



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 34]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 6, 2007/माघ 17, 1928

No. 34]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 6, 2007/MAGHA 17, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 2 फरवरी, 2007

सं. टीएमपी/45/2005-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास से इसकं दरों के मान के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/45/2005-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) .....

आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2006 के 29वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से इसकं दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु दिनांक 22 जुलाई, 2005 को प्राप्त सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केओपीटी ने सूचित किया है कि इसने 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तुत आवश्यक परिवर्तनों को अपने प्रस्ताव में शामिल कर लिया है। केओपीटी द्वारा उठाए गए मुख्य मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है:-

- (i) प्रस्तावित दरों का मान किसी अलग-अलग डॉक प्रणाली के संबंध में न होकर, बल्कि समग्र केओपीटी से संबंधित है। आयात लदान कार्गो पर घाटशुल्क एक अपवाद है।

कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) के संबंध में आयात लदान कंटेनर श्रेणियों के लिए तीन दरें प्रस्तावित की गई हैं, जबकि हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स (एचडीसी) के संबंध में सभी किस्म के कार्गो के लिए आयात लदान कंटेनर हेतु एकल घाट शुल्क दर प्रस्तावित की गई है। इस चरण में केडीएस के मामले में एकल दर निर्धारित करने के परिणामस्वरूप राजस्व में भारी हानि हो सकती है।

- (ii) परमिट/लाइसेंसों के संबंध में दरों से संबंधित दरों के मान के भाग को प्रस्तावित दरों के मान से हटा दिया गया है, क्योंकि परमिट/लाइसेंस से संबंधित प्रभार कार्गो अथवा पोत को प्रदत्त सेवाओं से संबंधित नहीं हैं और महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 के क्षेत्राधिकार में नहीं आते हैं। परमिट और लाइसेंस पत्तन के प्रतिबंधित क्षेत्र में स्वतंत्र पहुंच को प्रतिबंधित करने और विनियमित करने के लिए एक प्रशासनिक प्रणाली है।

(1)

- (iii) एचडीसी में नौतल प्रभारों और घाटशुल्क को अलग-अलग करने के लिए केओपीटी के दरों के मान के पिछले संशोधन के दौरान टीएएमपी के निदेश के अनुपालन में नौतल प्रहस्तन और तटीय प्रहस्तन के लिए अलग-अलग दरें प्रस्तावित की गई हैं ।
- (iv) (क) कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के लिए प्रभार दोनों डॉक प्रणालियों में आयातकों/निर्यातकों अथवा उनके निकासी और अग्रेषण एजेंटों से वसूल किए जाने हैं । ऐसा इसलिए किया गया है, ताकि आयातकों/निर्यातकों द्वारा देय वास्तविक प्रभारों और मेन लाइन आपरेटरों/कंटेनर एजेंटों द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए उनके द्वारा वसूल किए गए प्रभारों के संबंध में पारदर्शिता प्रदान की जा सके ।
- (ख) मेन लाइन आपरेटरों/आयातकों/निर्यातकों के कंटेनर एजेंटों द्वारा वसूल किए जाने वाले टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों (टीएचसी) में प्रस्तावित दरों के मान के एक बार लागू हो जाने के बाद पत्तन प्रभार शामिल नहीं होंगे ।
- (v) बहुत अधिक विलंब शुल्क ढांचे के संबंध में केओपीटी को प्रस्तुत अभ्यावेदनों पर विचार करते हुए खतरनाक-। श्रेणी के कार्गो को छोड़कर अन्य कार्गो के लिए विलंब शुल्क दरें कम की गई हैं और वर्तमान एकसमान दरों के स्थान पर स्लैब दरें प्रस्तावित की गई हैं ।
- (vi) प्रहस्तन किए गए कार्गो/कंटेनरों की मात्रा के अनुसार विभिन्न रियायतें प्रस्तावित की गई हैं ।
- (vii) कंटेनर और कंटेनर के भीतर कार्गो के लिए अलग-अलग प्रभारों की वर्तमान प्रणाली की बजाए भरे हुए कंटेनरों के मामले में समेकित भंडारण दरें प्रस्तावित की गई हैं ।
- (viii) तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के संबंध में रियायती दरें टीएएमपी के हाल के निर्देशों के अनुसार प्रस्तावित दरों के मान में शामिल की गई हैं ।
- (ix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मौजूदा स्लैब दरों के स्थान पर बर्थ किराया और पत्तन देयताओं के लिए एक स्लैब दरें प्रस्तावित की गई हैं । इसके परिणामस्वरूप 3000 जीआरटी तक के पोतों के लिए दरों में कुछ वृद्धि हो सकती है । अंडमान क्षेत्र तटीय पोतों के लिए रियायती दरें प्रस्तावित दरों के मान में बनाए रखी गई हैं ।
- (x) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में पायलिटेंज के लिए स्लैब दरें प्रस्तावित की गई हैं । दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए दरें वृद्धिकारी जीआरटी से संबंधित पहले स्लैब से 20 प्रतिशत और 30 प्रतिशत कम प्रस्तावित की गई हैं ।
- (xi) बर्थ किराया, पायलिटेंज और पत्तन देयताओं तथा तटीय पोतों के लिए दरों के संबंध में स्लैब ढांचे पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के परिणामस्वरूप होने वाले राजस्व घाटे के एक हिस्से को पूरा करने के लिए विदेशगामी पोतों हेतु पत्तन देयताओं को मौजूदा 30 सेंट प्रति जीआरटी से बढ़ाकर 38 सेंट प्रति जीआरटी कर दिया गया है ।
- (xii) अंतर्देशीय जल परिवहन और लाइसेंस कार्गो को बढ़ावा देने के लिए आईडब्ल्यूटी एवं लाइटरेज कार्गो के दर ढांचे को प्रोत्साहन देने वाला बनाया गया है ।
- (xiii) तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत के लिए रियायती दरों के कारण आय में होने वाले संभावित घाटे से बचने के लिए विदेशगामी कंटेनरों और विदेशगामी कंटेनरबंद कार्गो के लिए घाटशुल्क की दरों में सीमांतिक वृद्धि की गई है ।
- (xiv) केडीएस में मौजूदा बॉक्स दरों में आईसीडी कंटेनरों की रेल द्वारा दुलाई के मामले में स्थानीय दुलाई प्रभार शामिल है । एचडीसी में स्थानीय दुलाई प्रभार प्रत्येक 8 पहियों वाले वाहन के लिए 200/- रुपए अलग से वसूल किया जाता है, क्योंकि एचडीसी की मौजूदा दरों में स्थानीय दुलाई सेवाएं शामिल नहीं हैं । संपूर्ण केओपीटी के लिए आईसीडी कंटेनरों की दुलाई करने वाले वेगनों पर स्थानीय दुलाई प्रभार के रूप में प्रति 8 पहिए वाले वाहन के लिए 200/- रुपए की साझा दर प्रस्तावित की गई है । प्रति 8 पहिए वाले वाहन के लिए 200/- रुपए दर केओपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा वर्ष 1985 में अनुमोदित की गई थी ।
- (xv) दिनांक 31 दिसम्बर, 2000 से पूर्व जारी विभिन्न सरकारी आदेशों के कारण उत्पन्न येतन, मजूरी और सेवानिवृत्ति लाभों के बकाया की वजह से दिनांक 31 दिसम्बर, 2000 तक उपाजित देयता को पूरा करने हेतु पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा देय संबंधित प्रभारों की 10% की विशेष दर के सदर्थ में 31 मार्च, 2005 तक कुल बकाया देयता 277.89 करोड़ रुपए होगी और ऋणों पर ब्याज तथा वसूली बकाया संबंधी बिलों के निपटान के कारण इसमें वृद्धि हो जाएगी । दिनांक 30 जून, 2005 तक 10% की विशेष दर से उत्पन्न/अनुमानित उत्पन्न होने वाला कुल राजस्व 213.37 करोड़ रुपए है । चूंकि, इस संबंध में केओपीटी ने अनुमानित देयता की बकाया राशि (64.52 करोड़ रुपए) अभी वसूल करनी है, इसलिए 10% की विशेष दर की वसूली 31 मार्च, 2007 तक जारी रखी जाए ।

2.2. केओपीटी के न्यासी मंडल ने दिनांक 17 जून, 2005 को आयोजित अपनी बैठक में प्रशुल्क प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है ।

2.3. केओपीटी प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :-

- (i) समग्र पत्तन (अलग-अलग डॉक प्रणाली के लिए नहीं) के लिए दरों का मान ।
- (ii) नौतल प्रभारों और घाटशुल्क प्रभारों को अलग-अलग करना ।

- (iii) विलंब शुल्क दरों में कमी की गई है ।  
 (iv) अंतर्देशीय जल परिवहन और लाइटरेज कार्गो के लिए दर ढांचे में प्रोत्साहन ।  
 (v) विदेशगामी कंटेनरों, विदेशगामी कंटेनरबंद कार्गो के लिए घाटशुल्क में सीमांतिक वृद्धि ।  
 (vi) विदेशगामी पोतों के लिए पत्तन देयताओं में सीमांतिक वृद्धि ।  
 (vii) 10% की विशेष दर को 31 मार्च, 2007 तक बढ़ाया जाना ।  
 (viii) केडीएस और एचडीसी के मौजूदा संबंधित प्रशुल्क की तुलना में केओपीटी द्वारा मांगी गई वृद्धि/कमी का प्रतिशत निम्नलिखित है:-

क्र.सं.	मद	वृद्धि/कमी का %	
		केडीएस	एचडीसी
1.	घाट शुल्क+ नौतल प्रहस्तन+तटीय प्रहस्तन	10% से 70% तक कमी	कुछ मदों के लिए 10% से 40% तक कमी और कुछ मदों के लिए लगभग 20% से 50% तक की वृद्धि ।
2.	बर्ध किराया	3000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 40% से 50% की सीमा तक के लिए कमी। अधिक जीआरटी वाले पोतों के लिए कमी की दर अधिक है ।	3000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 14% से 30% की सीमा तक के लिए कमी । अधिक जीआरटी वाले पोतों के लिए लगभग 19% की वृद्धि है ।
3.	पायलिटेज	15000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 38% से 90% की सीमा तक के लिए कमी और 15000 जीआरटी से अधिक वाले पोतों के लिए लगभग 50% की कमी।	सभी पोतों के लिए लगभग 2% से 10% की सीमा तक कमी ।
4.	पत्तन देयताएं	लगभग 26% की वृद्धि	

2.4 (क) केओपीटी द्वारा सूचित के अनुसार, आरओसीई के बाद घाटे की स्थिति और दरों में प्रस्तावित संशोधन के कारण अनुमानित अतिरिक्त राजस्व नीचे दिए गए हैं :-

(लाख रुपये)

क्र.सं. विवरण	केडीएस			एचडीसी			जोड़ केओपीटी		
	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
1. ब्याज-पूर्व और आरओसीई-पश्च घाटे की स्थिति	18259.50 (75.47%)	19029.81 (74.32%)	18206.47 (67.24%)	6079.15 (8.56%)	5231.14 (6.90%)	1756.29 (2.18%)	24338.65 (25.56%)	24260.95 (23.92%)	19962.76 (18.58%)
2. अतिरिक्त आय									
(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	35.41	114.54	507.96	564.00	96.33	190.15	599.41	210.87	698.11
(ii) पत्तन एवं डॉक प्रभार	78.16	94.17	109.37	626.96	727.00	825.98	705.12	821.17	935.35
जोड़	113.57	208.71	617.33	1190.96	823.33	1016.13	1304.53	1131.02	1633.46

(ख) 10% की विशेष दर

दिनांक 31.3.2005 तक कुल बकाया संबंधी देयता  
 (ऋणों पर ब्याज और लंबित विलों के निपटान के कारण  
 वृद्धि के शर्ताधीन)

277.89 करोड़ रुपये

दिनांक 30.6.2005 तक अनुमानित राजस्व उत्पत्ति

213.37 करोड़ रुपए

कमी

64.52 करोड़ रुपए

- 2.5. जुलाई, 2005 में अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बाद केओपीटी ने अपने दिनांक 7 अक्टूबर, 2005 के पत्र द्वारा यह उल्लेख करते हुए कि पत्तन के दरों के मान में हैच कवर खोलने और इसे प्रतिस्थापित करने के लिए कोई दरें शामिल नहीं हैं, प्रस्तावित दरों के मान में हैच कवर हटाने के लिए दरें शामिल करने का प्रस्ताव किया था। प्रस्तावित दर 2000/-रुपए प्रति हैच कवर है। यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, तब प्रस्तावित प्रभार का 50% वसूल किया जाएगा।
- 2.6. अप्रैल, 2006 में केओपीटी ने प्रस्तावित दरों के मान में खंड 4.13 में निम्नलिखित मौजूदा प्रावधान शामिल करने का अनुरोध किया था, जोकि भूलबश छूट गया सूचित किया गया है :-  
 “अनिर्दिष्ट कार्गो पर” जिसे नीलामी, निविदा अथवा अन्यथा बेचा गया है, जहां पर लागत, बीमा, भाड़ा (सीआईएफ)/नौतल-पर्यंत निःशुल्क (एफओबी) मूल्य उपलब्ध नहीं है, तब घाटशुल्क प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए 200/- रुपए वसूल किया जाएगा”।
- 2.7. जुलाई, 2005 में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत मसौदा दरों के मान के खंड 20 के अंतर्गत केओपीटी ने केवल ड्राई-डॉकिंग के लिए आने वाले पोतों के लिए और केओपीटी में कार्गो उतारने/यात्री उतारने के बाद ड्राई-डॉकिंग सुविधाएं प्राप्त करने वाले पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों में रियायत का प्रस्ताव किया था। दिनांक 6 अप्रैल, 2006 के अपने अनुवर्ती पत्र में केओपीटी ने पोत-संबद्ध प्रभारों में रियायत को 50% से बढ़ाकर 75% करने के लिए अपने न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित के अनुसार एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और अपने दिनांक 6 अप्रैल, 2006 के पत्र के परिशिष्ट-VI में शामिल संशोधित प्रावधानों को शामिल करने का अनुरोध किया था।
- 3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव इंटरनेशनल सीपोर्ट (हल्दिया) प्रा० लिमिटेड (आईएसएचपीएल), टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।
- 3.2. संबंधित प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां केओपीटी को पुनः सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने इसके प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं द्वारा टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया है।
4. तथापि, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा प्रस्तुत कुछ लिखित अनुरोधों के संबंध में केओपीटी ने कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है।
- 5.1. जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, केओपीटी ने अपने दिनांक 7 अक्टूबर, 2005 के पत्र द्वारा अनुरोध किया है कि हैच कवर खोलने और चल बंदरगाह क्रेन (एमएचसी)/रेल माउंटिड क्वे क्रेन (आरएमक्यूसी)/किसी अन्य पत्तन उपकरण द्वारा इसे प्रतिस्थापित करने के लिए 2000/-रुपए की दर शामिल करने पर विचार करने का इस टिप्पणी के साथ अनुरोध किया है कि यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, तब विनिर्दिष्ट के अनुसार हैच कवर प्रहस्तन प्रभार दरों का आधा वसूल किया जाएगा।  
 केओपीटी ने आगे सूचित किया है कि केडीएस में ‘कंटेनर प्रहस्तन’ के लिए एमएचसी की शुरुआत के बाद पोत एजेंटों ने ‘कंटेनर पोतों के हैच कवर हटाने/स्थापित करने’ के लिए एमएचसी के उपयोग हेतु अनुरोध किया है और यह कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन के लिए एचडीसी में आरएमक्यूसी की शुरुआत के बाद एचडीसी में इसी प्रकार के अनुरोध की आशा करता है।
- 5.2. यह प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित कर दिया गया था।
- 5.3. इसी बीच, हमें केओपीटी में एमएचसी और आरएमक्यूसी द्वारा कंटेनर पोतों से पट्टन की उतराई और पुनः लदान के लिए केओपीटी द्वारा प्रभारों की वसूली के संबंध में एसआईसी, सीएलएफओ और सीएसएलए से पत्र प्राप्त हुए हैं।
- 5.4. एसआईसी के दिनांक 8 फरवरी, 2006, सीएसएलए के दिनांक 17 फरवरी, 2006 के पत्र और सीएसएलए के दिनांक 27 फरवरी, 2006 के ई-मेल, प्रत्येक की एक-एक प्रति हमारे दिनांक 3 मार्च, 2006 के पत्र (फा०सं० टीएमसी/3/2003-विधि) द्वारा केओपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। हमारे दिनांक 9 मार्च, 2006 के पत्र द्वारा केओपीटी से लागत व्योरां सहित प्रस्तावित दरों का औचित्य सिद्ध करने का भी अनुरोध किया गया था।
- 6.1. केओपीटी ने अपने दिनांक 18 मार्च, 2006, 28 मार्च, 2006 और 22 अगस्त, 2006 के पत्रों द्वारा एमएचसी एवं आरएमक्यूसी द्वारा हैच कवर हटाने के लिए वसूल किए जाने वाले प्रभारों हेतु लागत औचित्य और निम्नलिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :-

#### केओपीटी का दिनांक 18 मार्च, 2006 का पत्र

- (i) केओपीटी जहाजी कुली के रूप में चल बंदरगाह क्रेनों का प्रयोग करते हुए बर्थ सं० 5 और 8 एनएस डॉक पर कंटेनर पोतों का प्रहस्तन करने हेतु समन्वित नौतल तथा तटीय प्रचालन आरंभ करेगा और कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड को आवश्यक प्रभारों का भुगतान करेगा।



- (ii) केओपीटी ने टीएएमपी के अंतिम अनुमोदन के शर्ताधीन तदर्थ आधार पर 1 अप्रैल, 2005 से 750/-रुपए प्रति 20 फुट वाले कंटेनर + 10% विशेष दर और लागू सेवा कर पर चल बंदरगाह क्रेन के प्रयोग के लिए समन्वित सेवा प्रदान करने हेतु प्रभार वसूल करने का निर्णय किया है। पत्तन प्रयोक्ता टीएएमपी द्वारा अंतिम रूप दिए जाने के शर्ताधीन प्रदत्त सेवाओं के लिए नियमित रूप से भुगतान प्राप्त कर रहे हैं।
- (iii) टीएएमपी केडीएस में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए एमएचसी के कार्यचालन हेतु पूर्व-प्रभाव से दिनांक 1.4.2005 से प्रभार की वसूली के लिए दर की अभिवृद्धि करे।

#### दिनांक 28 मार्च, 2006 का पत्र

- (i) केओपीटी के न्यासी मंडल ने दिनांक 28 मार्च, 2005 को आयोजित अपनी बैठक में एमएचसी/आरएमक्यूसी/ किसी अन्य पत्तन उपस्कर द्वारा हैच कवर खोलने और बंद करने के लिए संचलन आधारित प्रभारों का अनुमोदन किया था।
- (ii) 1 अप्रैल, 2005 से 26 जनवरी, 2006 तक की अवधि के दौरान पत्तन ने कभी भी कोई अतिरिक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभार लागू नहीं किए हैं। ऐसी सेवा का लाभ उठाने वाले पोतों पर 'संचलन' आधार पर ही प्रभार वसूल किए गए हैं, जिसमें एमएचसी/आरएमक्यूसी/किसी अन्य पत्तन उपस्कर द्वारा हैच कवर खोलने को एक संचलन के बराबर और एमएचसी/आरएमक्यूसी/किसी अन्य पत्तन उपस्कर द्वारा हैच कवर बंद करने के कार्य को दूसरे संचलन के बराबर माना गया है। पत्तन ने केवल उन पोत प्रचालकों को बिल भेजे हैं, जिन्होंने हैच कवर खोलने/बंद करने पर अपने पोतों का कार्य पूरा करने हेतु ऐसी सेवा का वास्तव में लाभ उठाया है। इसे कम प्रभार वाले बिल के रूप में माना जाए।
- (iii) 27 जनवरी, 2006 से आगे के लिए इस सेवा हेतु पोत प्रचालकों को खोलने/बंद करने के प्रति एक प्रचालन पर 2000/-रुपए वसूल करने के बोर्ड द्वारा अनुमोदित निर्णय के अनुसार बिल भेजे जा रहे हैं।
- (iv) मैसर्स ए.एस. शिपिंग एजेंसीज प्राइवेट लिमिटेड और मैसर्स सीवेज शिपिंग लिमिटेड, जोकि नियमित पत्तन प्रयोक्ता है, ने केओपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा दिनांक 27 जनवरी, 2006 को आयोजित अपनी बैठक में बोर्ड संकल्प संख्या 09 के अनुसार निर्धारित प्रभारों की स्वीकृति के लिए संकेत दिया है।

#### दिनांक 22 अगस्त, 2006 का पत्र

- (i) केडीएस में हैच कवर/कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए एमएचसी एक निजी सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध कराया गया है और केओपीटी ने उक्त उपस्कर के लिए कोई निवेश नहीं किया है।
- (ii) केओपीटी न कार्यनिष्पादन के सामान्य स्तर पर 895/-रुपए प्रति संचलन संविदाकार को भुगतान करना होता है। चूंकि, हैच कवर हटाने और पुनःस्थापित करने में दो संचलन शामिल होते हैं, इसलिए कार्यनिष्पादन के सामान्य स्तर पर यह राशि 1790/-रुपए बैठेगी। परंतु, हैच कवर खोलना और उसे पुनःस्थापित करना एक अलग किस्म का कार्य है, जिसे कार्यनिष्पादन

- के सामान्य स्तर के साथ सीधे संबद्ध नहीं किया जा सकता। हैच कवर के प्रहस्तन के लिए हुक चक्र समय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए हुक चक्र समय से हमेशा अधिक होता है और यह कार्यनिष्पादन के सामान्य स्तर पर कंटेनर की प्रति संचलन दर से अधिक दर का औचित्य सिद्ध करता है। इसलिए, केओपीटी ने दो संचलनों के लिए 2000/- रुपए प्रति हैच कवर की दर प्रस्तावित की है।
- (iii) प्रस्तावित दर अन्य कंटेनर प्रहस्तन करने वाले प्रमुख पत्तनों में लागू दरों से पूर्णतया तुलनीय है।
- (iv) चूंकि, दो डॉक प्रणालियों के लिए साझा दर ढांचा अपनाने हेतु निर्णय केओपीटी द्वारा किया जाता है, इसलिए एचडीसी में आरएमक्यूसी द्वारा हैच कवर के प्रहस्तन हेतु वही दर प्रस्तावित की जाती है। पत्तन ने एचडीसी में आरएमक्यूसी के लिए निवेश किया है।
- 6.2. केओपीटी ने अपने दिनांक 20 मार्च, 2006 के पत्र द्वारा केडीएस में कंटेनर प्रहस्तन के लिए एमएचसी के उपयोग हेतु प्रमारों संबंधी उनकी सहमति का उल्लेख करते हुए सीएचएए से पत्र की एक प्रति उन्हें अग्रेषित की है।
7. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पड़ताल के आधार पर हमारे दिनांक 13 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा विभिन्न मुद्दों पर केओपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना/जानकारी प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने अपने दिनांक 6 अप्रैल, 2006 और 17 मई, 2006 के पत्रों द्वारा अपने उत्तर प्रस्तुत कर दिए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और केओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे तालिका के रूप में दिए गए हैं :-

क्र०सं०	टीएमपी द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण																																				
1.	<b>सामान्य</b>																																					
(i)	अप्रैल, 2001 में केओपीटी के दरों के मान के पिछले सामान्य संशोधन के समय प्रशुल्क समीक्षा इसके द्वारा वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए किए गए पूर्वानुमानों तथा अनुमानों के आधार पर की गई थी। केओपीटी ने शुरू किए गए तदनंतर तटीय रियायतों के अध्यधीन अप्रैल, 2001 में प्रशुल्क निर्धारण पर आधारित वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए अपनी, सुविधाएं प्रचालित करना जारी रखा है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में इस प्राधिकरण से यह अपेक्षित है कि वह प्रवृत्त प्रशुल्क का निर्धारण करते समय आधार बनाए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करे। अतः केओपीटी से अनुरोध है कि वह विद्यमान प्रशुल्क के निर्धारण हेतु आधार बनाए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक, भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन में वर्ष 2001-02 से 2004-05 के लिए अंतर का विश्लेषण ऐसे अंतर के लिए कारण स्पष्ट करते हुए प्रस्तुत करें।	टनभार प्रहस्तन तथा आय दोनों के लिए 2001-02 तथा 2002-03 के लिए पूर्वानुमान दोनों वर्षों के प्रहस्तन किए गए वास्तविक टनभार एवं वास्तविक आय तथा परिणामी अंतर सहित केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है। दरों के मान के पिछले संशोधन के समय 2003-04 तथा 2004-05 के लिए पूर्वानुमान नहीं लगाया गया था। तथापि, वास्तविक आंकड़े लागत विवरणों में उपलब्ध हैं। (केओपीटी ने व्यय में अंतर को प्रस्तुत नहीं किया है)। (i) पीओएल (अपरिष्कृत) यातायात में वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए क्रमशः लगभग 33% तथा 23% का ऋणात्मक अंतर है। (ii) पीओएल उत्पादों के यातायात के संबंध में वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए लगभग 54% तथा 51% का धनात्मक अंतर अवलोकित किया गया है। (iii) रस्वभाषीन दो वर्षों के लिए लौह-अयरक के संबंध में 493% एवं 574% का महत्वपूर्ण धनात्मक अंतर है। (iv) वर्ष 2001-02 में केओपीटी द्वारा प्रहस्तन किया गया कुल यातायात अनुमानों की तुलना में लगभग 29% कम था। किन्तु, वर्ष 2002-03 में पत्तन ने अनुमानों से लगभग 14% अधिक कार्गो का प्रहस्तन किया है।																																				
(ii)	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह निर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क को उत्पादकता स्तरों की न्यूनतम सीमा निर्धारण (बैंचमार्किंग) के साथ संबद्ध किया जाना चाहिए। केओपीटी ने विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया है।	दिशानिर्देशों संबंधी अधिसूचना अप्रैल, 2005 में प्राप्त हुई थी। उत्पादकता मानदंडों के नियतन के लिए ऐसे सभी क्षेत्रों के संबंध में गहन समय एवं गति अध्ययन आवश्यक होगा। ऐसी प्रक्रिया में समय लगता है, क्योंकि संगत डाटा सहज उपलब्ध नहीं होता तथा इसलिए, उत्पादकता मानदंडों पर आधारित दरों का निर्धारण अगले दरों के मान में प्रभावी किया जा सकता है।																																				
(iii)	(क) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए केओपीटी के वार्षिक लेखे यह उद्घाटित करते हैं कि केओपीटी को बीओटी संविदाओं से आय प्राप्त हुई है। केओपीटी विचाराधीन सभी वर्षों के लिए सभी बीओटी करारों से बीओटी आय का ब्योरा प्रस्तुत करे। ब्योरे में एकमुश्त भुगतान, पट्टा किराया, रॉयल्टी/संरक्षण अंश इत्यादि शामिल होना चाहिए। बीओटी गैरिटी से संगत वर्षों के लिए यान संबंधित आय भी टर्मिनल-गार प्रस्तुत की जाए।	एकमुश्त शुल्क सहित बीओटी संविदाओं से आय केवल एचडीसी से संबंधित है, क्योंकि नीचे विवरण में दर्शाया गया है :- (लाख रुपए) <table><tr><th>विवरण</th><th>2001-02</th><th>2002-03</th><th>2003-04</th><th>2004-05</th><th>2005-06*</th></tr><tr><td>गैरी सं० 12</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>कॉरिडोर प्रभार</td><td>-</td><td>168.50</td><td>170.23</td><td>20.89</td><td>296.90</td></tr><tr><td>खोज प्रभार</td><td>-</td><td>556.99</td><td>404.23</td><td>464.73</td><td>657.22</td></tr><tr><td>गैरिटी-अर्जन</td><td>6.36</td><td>36.69</td><td>38.52</td><td>40.45</td><td>40.13</td></tr><tr><td>उप जोड़</td><td>6.36</td><td>762.18</td><td>612.98</td><td>706.07</td><td>994.25</td></tr></table>	विवरण	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06*	गैरी सं० 12						कॉरिडोर प्रभार	-	168.50	170.23	20.89	296.90	खोज प्रभार	-	556.99	404.23	464.73	657.22	गैरिटी-अर्जन	6.36	36.69	38.52	40.45	40.13	उप जोड़	6.36	762.18	612.98	706.07	994.25
विवरण	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06*																																	
गैरी सं० 12																																						
कॉरिडोर प्रभार	-	168.50	170.23	20.89	296.90																																	
खोज प्रभार	-	556.99	404.23	464.73	657.22																																	
गैरिटी-अर्जन	6.36	36.69	38.52	40.45	40.13																																	
उप जोड़	6.36	762.18	612.98	706.07	994.25																																	

## गोदी सं० 4ए

कोरॉयल्टी प्रभार	-	-	290.34	1270.95	1322.29
खोयान प्रभार	-	-	306.30	1500.95	1461.48
गोभू-अर्जन	-	37.64	287.08	300.10	291.31
उप जोड़	0.00	37.64	883.72	3072.00	3075.08
कुल जोड़	6.36	799.82	1496.70	3778.07	4069.33

## एकमुश्त शुल्क

## लाख रुपए

गोदी सं० 12	707.58
गोदी सं० 4ए	1075.32

(ख) अतिशेष श्रम की लागत को पूरा करने के लिए पहले राजस्व अंश/प्राप्य रॉयल्टी को प्रयोज्य किया जाना चाहिए। कृपया, इस संबंध में लागत विवरणों में किए गए संव्यवहार को स्पष्ट करें।

(ग) केओपीटी को बीओटी प्रचालकों से रॉयल्टी/राजस्व अंश प्राप्त होता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में बीओटी प्रचालकों से प्रमुख पतनों द्वारा प्राप्त राजस्व अंश/प्राप्य रॉयल्टी के साथ किए जाने वाले संव्यवहार का निर्धारण किया गया है। इसमें आगे कथित कारणों से एक एस्करो खाते के सृजन तथा ऐसी निधि का अनुप्रयोग अवसंरचनात्मक सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए किया जाना निर्धारित किया गया है। केओपीटी ने ऐसे एस्करो खाते के सृजन के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया है। केओपीटी बीओटी प्रचालकों से प्राप्त/प्राप्य तथा एस्करो खाते में जमा/जमा की जाने वाली रॉयल्टी/राजस्व अंश से वास्तविक/अनुमानित आय तथा ऐसी आय से इसकी अवसंरचनात्मक सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए पत्तन के प्रस्ताव का उल्लेख करे।

- (iv) (क) केओपीटी से अनुरोध है कि वह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय VII के संदर्भ में पत्तन द्वारा की गई कार्रवाई या की जाने वाली प्रस्तावित कार्रवाई को स्पष्ट करे।

(ख) यहाँ यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण ने इस्टर्न इंडियन शिपर्स एसोसिएशन (इआईएसए) के एक अभ्यावेदन का निपटान करते समय केओपीटी को केओपीटी में टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के अभिचिह्नकित सघटकों के विनियमन के मामले की जांच करने तथा अपना प्रस्ताव विचारार्थ भेजने की सलाह दी थी। हमें अभी तक केओपीटी से इस मामले में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

- (vi) अतिशेष जनशक्ति, यदि कोई हो, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.8.3 को ध्यान में रखकर अग्रेषित किया जाए तथा ऐसी जनशक्ति लागत के आवंटन को स्पष्ट किया जाए।

- (vii) सभी प्रमुख पत्तन न्यायों को निम्नतर दरें प्रभारित करने तथा/अथवा उच्चतर छूटें और रियायतें अनुमत करने की नम्यता दी गई है, यदि वे ऐसा चाहें।

केओपीटी के अतिशेष श्रम बल का अभी निर्धारण किया जाना है। संशोधित लागत विवरण में बीओटी आय को 01.04.2005 से प्रचालनात्मक आय में शामिल नहीं किया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार एस्करो खाते के सृजन पर विचार किया जा रहा है। तथापि, आरएमक्यूसी, आरटीजी, अन्य उपकरणों की संस्थापन, हार्ड स्टैंडों के सृजन के साथ-साथ नई गोदियों के सृजन के लिए आधुनिकीकरण पर पर्याप्त व्यय किया जा रहा है। इनके प्रति सचयी व्यय बीओटी संविदाओं से आय से कहीं अधिक है।

केओपीटी में, एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के तहत बीओटी संविदाओं के अलावा कोई अन्य प्राधिकार नहीं दिया गया है।

टीएएमपी को ज्ञात होगा कि मंत्रालय ने पहले ही टीएडसी के मामले की जांच करने के लिए एक राष्ट्रीय स्तर की समिति का गठन किया है।

केओपीटी की अतिशेष जनशक्ति का अभी निर्धारण किया जाना है।

अनुस्मारकों के बावजूद केओपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपेक्षित सूचना प्रस्तुत नहीं की।

प्रस्ताव के साथ संलग्न दस्तावेज उद्घाटित करते हैं कि केओपीटी ने अधिसूचित प्रशुल्क में छूटें अनुमत की हैं। केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 3 अगस्त, 2005, 15 सितम्बर, 2005 तथा 7 अक्टूबर, 2005 के तहत अन्य बातों के अलावा यह अनुरोध किया गया था कि वे अपने द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क में अनुमत कटौती के मद्देनजर ब्योरे तथा प्रशुल्क अभिवृद्धि पर ऐसी कटौती के प्रभाव के विवरण प्रस्तुत करें। हालांकि, केओपीटी ने अपने द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क में अनुमत कटौती के मद्देनजर ब्योरे प्रस्तुत कर दिए हैं, प्रशुल्क अभिवृद्धि पर ऐसी कटौती के प्रभाव पर विशिष्ट प्रकाश नहीं डाला गया है।

- (vii) (क) केओपीटी के प्रशुल्क को अप्रैल, 2001 में संशोधित किया गया था। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण केवल वर्ष 2003-04 से 2008-09 तक के लिए ही है। अतः, केओपीटी से अनुरोध है कि वह वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए पत्तन के लिए समग्र रूप से एचडीसी तथा केडीएस के लिए पृथक-पृथक लागत विवरण तथा गतिविधि/उप-गतिविधिवार लागत विवरण प्रस्तुत करे।

(ख) वर्ष 2005-06 के लिए लागत विवरण संशोधित अनुमान 2005-06 तथा दिसम्बर, 2005 तक के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अद्यतन किए जाएं। यदि आवश्यक हो, तो अनुवर्ती अवधि के लिए लागत अनुमानों को भी संशोधित किया जाए।

(ग) विनिमय दर उतार-चढ़ाव के लिए भावी पूर्वानुमानों में उपयुक्त व्यवस्था के साथ आय अनुमानों को प्रवृत्त विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन किया जाए।

- (viii) कार्यनिष्पादन लक्ष्यों की तुलना में यह स्पष्ट नहीं है कि पत्तन ने किस वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन सुधार का पूर्वानुमान लगाया है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए पूर्वानुमानित सुधार प्रस्तुत करें।

केओपीटी ने वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए लागत विवरण प्रस्तुत कर दिए हैं।

संशोधित अनुमान 2005-06 तथा बजट अनुमान 2006-07 को ध्यान में रखकर लागत विवरण पुनः तैयार किए गए हैं।

आय का अनुमान 1.2.2005 की स्थिति के अनुसार प्रवृत्त विनिमय दर के संदर्भ में लगाया गया है, जो 43.54 रुपए प्रति अमरीकी डॉलर मानी गई है। विनिमय दर का उतार-चढ़ाव अनियमित है तथा इसलिए भावी पूर्वानुमानों के लिए इसे ध्यान में नहीं लिया जा सकता।

अनुमानित कार्यनिष्पादन 2004-05 के सबध में 2005-06 के लिए है। वर्ष 2008-09 तक के लिए गुणवत्ता सेवाओं के कार्यनिष्पादन लक्ष्य नीचे दिए गए हैं:-

	वर्तमान 2004-05	पूर्वानुमान 2005-06	पूर्वानुमान 2006-07	पूर्वानुमान 2007-08	पूर्वानुमान 2008-09
केडीएस एचडीसी केडीएस एचडीसी केडीएस एचडीसी केडीएस एचडीसी केडीएस एचडीसी					
गान्धे का	4.17	3.00	4.14	3.99	4.12
औरत					
क्षमावर्तन					
समय					
(दिन)					
औरत	3771	8395	3984	8674	2318
जहाजगोदी					
दैनिक					
उत्पादन					
(टन)					
गान्धे का	0.40	1.36	0.42	2.15	0.42
थर्श पूर्व					
प्रतिधारण					

- (ix) मार्च, 2004 में भारत सरकार द्वारा घोषित प्रमुख पत्तनों के लिए भू-नीति केओपीटी के लिए भी प्रयोज्य कर दी गई है। केओपीटी ने सरकार द्वारा घोषित भू-नीति के अनुसार केडीएस में विद्यमान संपदा संबद्ध प्रभारों की समीक्षा की सूचना नहीं दी है। कृपया, ऐसे प्रस्ताव के निरूपण की वर्तमान प्रास्थिति तथा इस प्राधिकरण के समक्ष उसे दायर करने की प्रत्याशित तिथि निर्दिष्ट करें।

## II. क्षमता

- (i) कृपया, वर्ष 2001-02 से 2004-05 के लिए क्षमता उपयोग तथा साथ ही केओपीटी (केडीएस एवं एचडीसी) की निर्धारित क्षमता के साथ-साथ वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए पृथक रूप से प्रमुख सुविधाएं इन वर्षों के दौरान किए जाने वाले प्रत्याशित सुधारों को ध्यान में रखते हुए प्रस्तुत करें।

वर्ष 2001-02 से 2004-05 के लिए क्षमता उपयोग

(मिलियन टन)

वर्ष	क्षमता	केडीएस यातायात	क्षमता उपयोग	क्षमता	एचडीसी यातायात	क्षमता उपयोग
2001-02	9.80	5.374	54.84%	32.40	25.029	77.25%
2002-03	9.80	7.201	73.48%	32.40	28.603	77.25%
2003-04	9.80	8.693	88.70%	34.10	32.567	95.50%
2004-05	11.00	0.045	90.41%	38.00	36.262	95.43%

(केओपीटी ने वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए क्षमता अनुमान प्रस्तुत नहीं किए हैं)

- (ii) क्षमता अनुमानन का एक विस्तृत परिकल्पन भी प्रस्तुत करें।

(केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया केडीएस तथा एचडीसी के लिए क्षमता का ब्योरेवार परिकलन 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार है)।

## III. यातायात

- (i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.5.1 में निर्धारित किया गया है कि यातायात पूर्वानुमान 5 वर्षीय/वार्षिक संतुलन तथा वर्तमान/प्रत्याशित अभिवृद्धि के पूर्वानुमानों के समनुरूप होने चाहिए। अतः केओपीटी वर्ष 2005-06 के लिए समझौता ज्ञापन में किए गए वस्तु-वार पूर्वानुमान, संशोधित अनुमान (2005-06) तथा बजट अनुमान (2006-07) प्रस्तुत करें। वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए यातायात के अनुमानन के आधार को भी स्पष्ट करें।

वर्ष 2005-06 के लिए समझौता ज्ञापन, संशोधित अनुमान (2005-06) तथा बजट अनुमान (2006-07) में किए गए श्रेणीवार पूर्वानुमान प्रस्तुत किए गए हैं  
(मिलियन टन)

	समझौता ज्ञापन 2005-06	सं०अ० 2005-06	ब०अ० 2006-07
केडीएस	11.15*	11.15*	8.30
एचडीसी	39.83	39.83	32.71
जोड़	50.98	50.98	41.01

\*पीओएल (अपरिष्कृत) यातायात के प्राप्त होने के अध्याधीन

- (ii) (क) कृपया, वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए पीओएल (अपरिष्कृत) के पूर्वानुमानित यातायात में गिरावट के कारण स्पष्ट करें।

केडीएस के लिए पीओएल (अपरिष्कृत) के सं०अ० (2004-05) तथा ब०अ० (2005-06) का पूर्वानुमान क्रमशः 4.3 मिलियन टन तथा 4.35 मिलियन टन के स्तरों पर लगाया गया था, क्योंकि अप्रैल-अगस्त, 2004 के दौरान किसी भी पीओएल का प्रहस्तन नहीं किया गया था तथा वर्ष 2003-04 के लिए वास्तविक यातायात 4.222 मिलियन टन था। एचडीसी के लिए, पीओएल (अपरिष्कृत) के सं०अ० (2004-05) तथा ब०अ० (2005-06) क्रमशः 10.6 मिलियन टन तथा 10.8 मिलियन टन के स्तरों पर अनुमानित किए गए थे, जो वर्ष 2003-04 के लिए 10.406 मिलियन टन के वास्तविक यातायात तथा अप्रैल-अगस्त, 2004 के दौरान प्रहस्तन किए गए 6.131 मिलियन टन के वास्तविक यातायात की तुलना में है। इस प्रकार केडीएस तथा एचडीसी दोनों के लिए पीओएल ब०अ० (2005-06) का अनुमान 2003-04 तथा सं०अ० (2004-05) के दौरान प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात से उच्चतर स्तरों पर लगाया गया था। सितम्बर/अक्तूबर, 2004 में ब०अ० (2005-06) का अनुमान लगाते समय 2004-05 के लिए वास्तविक यातायात स्तर जानना संभव नहीं था।

(ख) अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए पीओएल (अपरिष्कृत) के अनुमानित यातायात में भारी गिरावट आई है, जिसके कारण बताएं।

अनुवर्ती वर्षों के लिए पीओएल (अपरिष्कृत) के अनुमानित यातायात में कमी मुख्यतः प्रस्तावित हल्दिया-पारादीप अपरिष्कृत तेल पाइप लाइन के कारण है, जिसके आरंभ के पश्चात एचडीसी से पीओएल (अपरिष्कृत) पोतांतरण यातायात

पारादीप को विपथित हो जाएगा, जैसाकि आईओसी से उपलब्ध संकेतों से पता चलता है ।

- (iii) कृपया, वर्ष 2004-05 के लिए पेट्रोलियम कोक/हार्ड कोक/अन्य कोक, कोकिंग कोयले, लौह-अयस्क तथा अनाज के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए इन मदों के पूर्वानुमानित यातायात में गिरावट के कारण स्पष्ट करें । यह देखा गया है कि अनुवर्ती वर्षों के लिए इन मदों के यातायात के पूर्वानुमान वृद्धिकारी रुझान दर्शाते हैं ।

पेट्रोलियम कोक, हार्ड कोक/अन्य कोक, कोकिंग कोयला, लौह-अयस्क तथा खाद्यान्न के संबंध में ब०अ० (2005-06) को सं०अ० (2004-05) तथा वर्ष 2003-04 एवं अप्रैल-अगस्त, 2004 के लिए इन मदों के वास्तविक यातायात सहित नीचे दिया गया है :-

वस्तु	(हजार टन)			
	वास्तविक यातायात (2003-04)	वास्तविक यातायात (अप्रैल- अग. 04)	सं०अ० (2004-05)	ब०अ० (2005-06)

क. केडीएस

पेट्रोलियम कोक/

हार्ड कोक/अन्य कोक

कोकिंग-कोल

लौह-अयस्क

खाद्यान्न

ख. एचडीसी

पेट्रोलियम कोक/

हार्ड कोक/अन्य कोक

कोकिंग-कोल

लौह-अयस्क

खाद्यान्न

-	-	-	-
72	20	105	105
61	8	30	30
423	423	440	450
4473	2495	4500	4600
3752	2064	3800	3850
12	-	20	20

उपर्युक्त सारणी से यह स्पष्ट है कि उक्त सभी वस्तुओं के लिए सं०अ० (2004-05) का अनुमान 2003-04/अप्रैल-अगस्त, 2004 के वास्तविक यातायात को ध्यान में रखकर लगाया गया है तथा ब०अ० (2004-05) का पूर्वानुमान सं०अ० (2004-05) को ध्यान में रखकर लगाया गया है । सितम्बर/अक्तूबर, 2004 में ब०अ० (2005-06) का पूर्वानुमान लगाते समय 2004-05 के वास्तविक यातायात स्तर को जानना संभव नहीं था । अनुवर्ती वर्षों के लिए इन मदों के यातायात के पूर्वानुमान वृद्धिकारी रुझान दर्शाते हैं, क्योंकि बाजार संबंधित सूचना के अनुसार, इन वस्तुओं के लिए यातायात में अनुवर्ती वर्षों के दौरान वृद्धि होने की संभावना है ।

- (iv) केओपीटी ने वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के दौरान चीनी का प्रहस्तन किया है । अनुवर्ती वर्षों के लिए (वर्ष 2006-07 को छोड़कर) चीनी के यातायात का पूर्वानुमान न लगाने के कारण स्पष्ट करें ।

चीनी यातायात का प्रहस्तन नियमित आधार पर नहीं किया जाता । जैसाकि उक्त सारणी से स्पष्ट है, उक्त सभी वस्तुओं के लिए सं०अ० (2004-05) का पूर्वानुमान 2003-04/अप्रैल-अगस्त, 2004 के वास्तविक यातायात को ध्यान में रखकर लगाया गया है तथा ब०अ० (2005-06) को सं०अ० (2004-05) को ध्यान में रखकर पूर्वानुमानित किया गया है । जैसाकि पहले निर्दिष्ट किया गया है, कोलकाता पत्तन में ब०अ० (2005-06) को पूर्वानुमानित करते समय 2004-05 के वास्तविक यातायात स्तर को जानना संभव नहीं था तथा प्रहस्तन की जाने वाली मात्रा काफी कम है । वर्ष 2003-04 तथा अप्रैल-अगस्त, 2004 के दौरान प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात क्रमशः 16,000 टन तथा 5,000 टन था । तदनुसार, सं०अ० (2004-05) को 20,000 टन के स्तर पर रखा गया तथा तदनंतर वर्षों के लिए यातायात को अन्य करणों के अंतर्गत शामिल किया गया है ।

- (v) वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक कुल समुद्र वाहित यातायात की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए पूर्वानुमानित कुल समुद्र वाहित यातायात में लगभग 4 मिलियन टन की कमी को स्पष्ट करें ।

	केडीएस	एचडीसी	जोड़
2005-06 (ब०अ०)	9.92	34.52	44.44
2005-06 (सं०अ०)	11.10	39.83	50.93
2006-07 (ब०अ०)	8.23	32.71	40.94
05-06(सं०अ०) के संदर्भ में 06-07 में कमी	-1.69	-1.81	-3.50
05-06(सं०अ०) के संदर्भ में 06-07 में कमी	-2.87	-7.12	-9.99

## (vi) कंटेनर यातायात

(क) 20 फुट, 40 फुट तथा 40 फुट से अधिक के रीफर, आईसीडी यातायात, पोतांतरण इत्यादि जैसे कंटेनर यातायात के विस्तृत ब्योरे ठहरने के समय के विश्लेषण सहित प्रस्तुत करें।

केओपीटी ने वर्ष 2004-05 के लिए केडीएस एवं एचडीसी में प्रहस्तन किए गए कंटेनर यातायात का विस्तृत ब्योरा दिया है। पत्तन ने दिसम्बर, 2005 के संबंध में कंटेनरों के ठहरने के समय संबंधी सूचना भी दी है। दिसम्बर, 2005 के माह के लिए औसत ठहरने का समय, जैसाकि केओपीटी द्वारा दिया गया है, निम्न प्रकार है :-

औसत	आयात				निर्यात				जोड़			
	रीफर		शुष्क		रीफर		शुष्क		रीफर		शुष्क	
ठहरने का समय	एमटी	एलडी	एमटी	एलडी	एमटी	एलडी	एमटी	एलडी	एमटी	एलडी	एमटी	एलडी
	0.1	6.56	1.39	6.01	1.00	1.44	0.66	3.30	1.10	1.18	0.40	2.31

(ख) उपर्युक्त प्रत्येक मद के लिए विदेशी तथा तटीय श्रेणीकरण दर्शाएं।

विभिन्न प्रकार के कंटेनरों का विदेशी तथा तटीय श्रेणीकरण दिया गया है।

## (vii) यान यातायात

(क) निर्यात शुल्क के लिए अनुरक्षित जीआरटी स्लैबों में प्रहस्तन किए जाने वाले यानों की संख्या तथा यानों के जीआरटी तथा गोदी में औसत समय केडीएस तथा एचडीएस के लिए पृथक-पृथक बताएं।

वर्ष 2004-05 के लिए केडीएस तथा एचडीसी के लिए श्रेणीवार जीआरटी सहित यानों की संख्या दी गई है। यानों की संख्या का पूर्वानुमान दिया गया है।

(ii) एचडीसी में केडीएस से अधिक यानों का प्रहस्तन होता है।

(iii) 10,000 जीआरटी तक के लगभग 83% यान केडीएस में प्रहस्तन किए जाने वाले कुल यानों का हिस्सा करते हैं।

(iii) एचडीएस में प्रहस्तन किए गए यानों का ब्योरा निम्नलिखित है :-

10,000 जीआरटी तक	37.10%
10001 - 20000 जीआरटी	14.95%
20001 - 30000 जीआरटी	22.34%
30001 - 40000 जीआरटी	11.68%
40001 - 50000 जीआरटी	01.87%
50001 - 80000 जीआरटी	11.86%
	<b>100.00%</b>

वर्ष 2004-05 के लिए केडीएस तथा एचडीसी के लिए कार्यरत गोदी में यानों का श्रेणीवार औसत ठहरने का समय नीचे दिया गया है :-

	केडीएस	एचडीसी
तरल बल्क	2.48	1.10
कंटेनर	2.21	1.40
शुष्क बल्क (अभियांत्रिक)	-	2.90
शुष्क बल्क (कच्चा)	2.54	3.79
ब्रेक प्रपुंज	4.71	4.70
समग्र	.00	2.05

(ख) बीओटी गोदियों के लिए भी इसी प्रकार की सूचना प्रस्तुत करें।

बीओटी गोदियों की सूचना दी गई है। यह उल्लेखनीय है कि केवल विदेशी यानों का प्रहस्तन किया जाएगा।

(ग) उपर्युक्त प्रत्येक मद के अंतर्गत विदेशगामी तथा तटीय श्रेणीकरण दर्शाएं।

वर्ष 2004-05 के लिए केडीएस एवं एचडीसी, दोनों की वांछित सूचना दी गई है।

(घ) वर्ष 2004-05 के लिए प्रहस्तन किए गए यानों की वास्तविक संख्या की तुलना में वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए पूर्वानुमानित यानों की संख्या में गिरावट के कारण स्पष्ट करें।

सं०अ० (2005-06) तथा ब०अ० (06-07) के लिए यानों की संख्या की तुलना में पूर्वानुमानित 2004-05 के लिए वास्तविक यान यातायात नीचे दिया गया है, जिसका निहितार्थ है कि अनुमानित यान यातायात में वृद्धि हुई है।

	केडीएस	एचडीसी
2004-05 (वास्तविक)	750	2066
2005-06 (सं०अ०)	765	2368
2006-07 (ब०अ०)	825	2291

#### IV. वित्तीय/लागत विवरण (सामान्य)

- (i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.11.1 में यह निर्धारित किया गया है कि उद्ग्रहणीय प्रशुल्क/प्रभार प्रदत्त सेवाओं/उपलब्ध कराई गई सुविधाओं के समनुरूप होने चाहिए। एचडीसी तथा केडीएस में सेवाएं प्रदान करने की लागत तथा इनकी वित्तीय सुस्थिति का निर्धारण तदनुसार प्रशुल्क नियतन के लिए स्वतंत्र रूप से किया जाता है, यद्यपि ये दोनों प्रणालियां एक ही पत्तन में हैं। इस संदर्भ में केओपीटी अधित्य बताए कि प्रशुल्क के नियतन के लिए केडीएस तथा एचडीसी में प्रवृत्त लागत स्थिति पर इकट्ठे विचार क्यों किया जाए। इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने व्यवहार्यता कार्गो, यानों तथा सेवाओं की सभी श्रेणियों के संबंध में दोनों प्रणालियों के लिए एकल दरें शुरू की हैं। ऐसा होने पर, लागत, निष्पादन स्तरों तथा निवेश को ध्यान में रखे बिना केडीएस तथा एचडीसी में प्रदत्त सेवाओं के लिए एकसमान दरों के नियतन के प्रस्ताव का अधित्य बताया जाना आवश्यक है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है कि पत्तन में पत्तन के अंतर्गत विभिन्न अवस्थलों में भिन्न दरें होंगी। यदि ऐसा होता तो, एनएसडी, केपीडी तथा बज-बज में कार्गो प्रहस्तन की दरें भिन्न होती, किंतु विगत में ऐसा नहीं किया गया।

हल्दिया डॉक परियोजना के निर्माण के समय, कलकत्ता डॉक प्रणाली के एक पत्तन के रूप में इकट्ठे अथवा दो पृथक पत्तनों के रूप में पृथक-पृथक प्रचालन करने के संभावित आर्थिक प्रमाणों की जांच करने के लिए श्री ए०के० मुखर्जी, भारत के सेवानिवृत्त उप-नियंत्रक एवं महालेखाकार तथा श्री पी०आर० सुब्रह्मण्यन, पूर्ववर्ती महा प्रबंधक, मुम्बई पत्तन न्यास की सदस्त्ता वाली एक द्वियक्ति समिति का गठन संकल्प संख्या पीजीएफ-14/75 दिनांक 24.10.75 के तहत किया गया। उक्त द्वि-सदस्तीय समिति की संगत अनुशंसाओं को सरकार द्वारा विधिवत स्वीकार किया गया था।

अप्रैल, 2001 में नई दरों की शुरुआत किए जाने पर, पोतस्वामी ने केडीएस तथा एचडीसी में परिवर्ती समुद्री प्रभारों के कारण 50 डॉलर प्रति कंटेनर का अतिरिक्त अधिभार शुरू किया। नौवहन चैनल में पर्याप्त प्रवाह की अनुपलब्धता के कारण केडीएस/एचडीसी में यान बुलाते समय डेड-फ्रेटिंग आवश्यक है। उस परिदृश्य में परिवर्ती समुद्री प्रशुल्क से अपव्ययपूर्ण प्रतिस्पर्धा होती है, जिसका द्वि-सदस्तीय समिति की अनुशंसा के अनुसार परिहार किया जाना है। केओपीटी ने अवलोकन किया था कि पोतस्वामी ने उस समय अतिरिक्त अधिभार को वापस ले लिया था, जब दोनों स्थानों पर समुद्री प्रभार समतुल्य कर दिए गए थे। तदनुसार, पत्तन के समुद्री प्रभार भिन्न नहीं होने चाहिए।

ऐसी विशाल विगत देयताओं की वसूली दोनों स्थलों पर प्रदत्त सेवा के प्रत्येक यूनिट से की जानी चाहिए। केओपीटी में तलकषण के अलावा 85% प्रचालनात्मक लागत नियत स्वरूप की है तथा ये दोनों डॉक प्रणालियां एक ही नदी में हैं तथा एक दूसरे की अनुपूरक हैं। इस परिदृश्य में परिवर्ती प्रशुल्क सेटिंग अत्यधिक कठिन होगी, क्योंकि इससे केडीएस एवं एचडीसी में सृजित सुविधाओं के लिए हानिकर प्रतिस्पर्धा आकृष्ट होगी।

कृपया, यह भी नोट करें कि सेवाओं उदाहरणार्थ वेतन, भंडार, अनुषंगी लाभ, सामान्य व्ययों के लिए प्रत्यक्ष निविष्टि लागतें दोनों गोदी प्रणालियों में सभी प्रचालन स्थलों पर एक समान हैं। इसके अतिरिक्त, केओपीटी में किसी भी स्थल पर किसी विशिष्ट गतिविधि के लिए मानवशक्ति नियोजन पैटर्न समान है। इसलिए, ऐसा कोई कारण नहीं है कि समान निविष्टि लागतों वाले भिन्न प्रचालन स्थलों पर प्रदत्त समान सेवाओं के लिए भिन्न-भिन्न प्रभारों का उद्ग्रहण किया जाए।

एक अन्य उल्लेखनीय पहलू यह है कि पत्तन विभिन्न भौगोलिक स्थलों पर अवस्थित अपनी सुविधाओं की पेशकश कर रही है। सेवाओं के प्रत्येक संघटक के लिए समान मूल्य प्रभारित करने से एक स्थान पर संकुलन को किसी अन्य स्थान पर सुविधाओं के प्रयोग द्वारा समाप्त किया जा सकेगा।

- (ii) केओपीटी की अनुमानित प्रचालनात्मक आय में नदी तलकषण एवं अनुरक्षण के लिए सरकार का योगदान शामिल है। सरकार का योगदान उपगत किए गए/उपगत किए जाने वाले अनुमत व्ययों की प्रतिपूर्ति के स्वरूप का होने के कारण केओपीटी से अनुरोध है कि वह प्रचालनात्मक आय तथा प्रचालनात्मक लागत से नदी तलकषण एवं अनुरक्षण हेतु सरकार के वास्तविक/अनुमानित योगदान तथा उस पर वास्तविक/अनुमानित व्यय को हटा दें तथा लागत विवरणों को तदनुसार संशोधित करें।

तलकषण गतिविधि के लिए वास्तविक व्यय तथा सरकार द्वारा निर्मुक्त आर्थिक-सहायता के बीच अंतर विद्यमान है। इस प्रतिपूर्ति न किए गए भाग को लागत विवरणों में शामिल किया गया है। यह निर्दिष्ट किया जाता है कि मंत्रालय के बजट में अपर्याप्त आबंटन के कारण सदैव कमी रहती है तथा 31.3.2006 की स्थिति के अनुसार प्राप्य बकाया सरकारी आर्थिक-सहायता 476.97 करोड़ रुपए है। टीएएमपी के दिशानिर्देश का अनुपालन किया गया है।



(iii) रेलवे गतिविधि से संबंधित लागत विवरण विद्यमान व्यवस्था में भारी घाटा दर्शाते हैं। केओपीटी ने आगामी वर्षों में रेलवे गतिविधि की घाटा स्थिति में किसी सकारात्मक सुधार की प्रत्याशा नहीं जताई है। इस संदर्भ में कृपया निम्नलिखित को प्रस्तुत करें/स्पष्ट करें/व्याख्या करें :-

(क) केडीएस में कुल रेल वाहित यातायात के संदर्भ में पत्तन की ओर जाने वाले कार्गो ।

केडीएस में कुल रेल वाहित यातायात के संदर्भ में डॉम जाने वाले कार्गो के ब्योरे नीचे दिए गए हैं :-

अवधि	आंकड़े बी०टन में			% वृद्धि/कमी		
	साइडिंग	डॉक	जोड़	साइडिंग	डॉक	जोड़
2000-01	430382	6271	436653			
2001-02	509812	1203	511015	18.46	-80.82	17.03
2002-03	599575	14905	614480	17.61	1138.99	20.25
2003-04	898911	178913	1077824	49.92	1100.36	75.40
2004-05	1104113	200273	1304386	22.83	11.94	21.02
2005-06	1036698	439043	1475741	-6.11	119.22	1.14

(ख) पत्तन न जाने वाले कार्गो के लिए परस्पर आर्थिक-सहायता वाले पत्तन प्रभारों की आवश्यकता ।

साइडिंग यातायात के लिए समेकित प्रभार वैगन की बाजार वाहक क्षमता पर 35/-रुपए प्रति टन है, जबकि डॉक जाने वाले यातायात के लिए यह 12/-रुपए प्रति टन है। अतः यह स्पष्ट है कि साइडिंग यातायात डॉक जाने वाले यातायात को परस्पर आर्थिक-सहायता देता है तथा विपर्ययेन नहीं। साइडिंग यातायात डॉक जाने वाले यातायात की लागत के अंश को कम करने में योगदान देता है।

(ग) रेलवे गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के लिए किए गए उपाय ।

पत्तन का रेलवे प्रचालन पत्तन प्रयोक्ताओं को प्रदत्त एक अनुषंगी/सहायता सेवा है। इसलिए, इसकी व्यवहार्यता का मूल्यांकन प्रचालनात्मक अतिशेष/घाटे के आधार पर किया जाता है। पत्तन के अन्य उपरिव्ययों में किसी योगदान को एक अतिरिक्त लाभ माना जाता है। तथापि, केओपीटी ने रेलवाहित यातायात को बढ़ाने तथा साथ ही केडीएस में रेलवे गतिविधियों के कार्यनिष्पादन में सुधार लाने के लिए निम्नलिखित कार्रवाइयाँ की हैं :-

- सीईएससी तथा केओपीटी के बीच समझौता ज्ञापन ने, जो 1.11.2002 से प्रभावी किया गया है, पहले ही कोयला यातायात से संचालन में वृद्धि तथा लागत में कमी के रूप में सकारात्मक परिणाम दर्शाए हैं।
- रेलवे प्रणाली के कार्यनिष्पादन में सुधार लाने के लिए पूर्वी रेलवे से 20.01.2003 को एक लोकोमोटिव को किराए पर लिया गया है।
- केडीएस में पूर्वी रेलवे की सहायता से रेलवे ट्रैक के चयनित भाग का पुनरुद्धार किया जा रहा है। कार्य फरवरी, 2003 से आरंभ हो गया है।
- नेपाल, बांग्लादेश तथा रेल वाहित कंटेनरों का आयात/निर्यात यातायात आकृष्ट करने के लिए पत्तन रेलवे प्रभारों तथा अन्य पत्तन प्रभारों में रियायत दी गई है। परिणाम ऊपर प्रस्तुत सारणी में उपलब्ध है।

बढ़ते रेल यातायात की मांग को पूरा करने के लिए जुलाई, 2003 से केडीएस में रेलवे प्रचालन में रात-दिन का कार्य पुनः शुरू कर दिया गया है।

(घ) रेलवे बोर्ड की अनुमति से टर्मिनल प्रभारों की समीक्षा तथा संशोधन करने के लिए किए गए प्रयास।

मामले का रेलवे बोर्ड के साथ नियमित परिशीलन किया जा रहा है।

#### लागत विवरण (समग्र पत्तन)

##### 1. प्रचालन आय

(i) केओपीटी से अनुरोध है कि वह लागत विवरण में दिए गए वर्षों के लिए पूर्वानुमानित प्रत्येक गतिविधि तथा संबंधित उप-गतिविधियों के संबंध में आय के अनुमानन का प्रशुल्क के विद्यमान स्तर पर तथा प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर (परिवर्तन के बिना तथा परिवर्तन सहित) विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।

पहले स्थिति प्रस्तुत करते समय (प्रपत्र-11) घटी हुई दरों, यदि कोई हों, पर विचार किया गया है। अब ब०अ० 2005-06 तथा सं०अ० 2006-07 के संबंध में 2007-08 तथा 2008-09 के लिए नए पूर्वानुमान लगाए गए हैं।

(ii) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के दौरान केओपीटी द्वारा वसूल की गई वास्तविक आय के संदर्भ में प्रत्येक गतिविधि की उप-गतिविधि की आय सकल वार्षिक लेखों में दर्शाई गई प्रत्येक गतिविधि की आय से मेल खाती है। तथापि, लागत विवरणों में दर्शित प्रत्येक गतिविधि की उप-गतिविधियों की आय वार्षिक लेखों में प्रत्येक गतिविधि के अंतर्गत दर्शित

लागत विवरण केओपीटी के वार्षिक लेखों के अनुसार तैयार किए गए हैं, जिनमें गतिविधिवार सूचना निहित है। तथापि, विभिन्न उप-गतिविधियों की आय का समेकन विभिन्न आधार दस्तावेजों से किया गया है तथा वह गतिविधिवार आय से पूर्णतया सुसंगत है।

उप-गतिविधियों की आय से मेल नहीं खाती। कृपया, इन्हें सुसंगत करें।

- (iii) ऐसा प्रतीत होता है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पीओएल के संबंध में आय अनुमानन पीओएल अपरिष्कृत के यातायात में प्रत्याशित कमी के समनुरूप में प्रत्याशित कमी के समनुरूप नहीं है। कृपया, स्पष्ट करें।

- (iv) वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय में लगभग 35% की गिरावट का कारण स्पष्ट करें। कृपया, वर्ष 2005-06 के लिए बजट आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए वित्त एवं विविध आय में लगभग 17% की गिरावट के कारण स्पष्ट करें। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय की समीक्षा संशोधित अनुमान 2005-06 तथा बजट अनुमान 2006-07 के आलोक में की जाए।

- (v) बीओटी करारों के अंतर्गत प्राप्य पट्टा किराए तथा रॉयल्टी/राजस्व अंश का अनुमान लगाए तथा पृथक-पृथक दर्शाएं।

## 2. प्रचालनात्मक व्यय

- (i) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए प्रत्येक गतिविधि की व्यय मदों का सकल (मूल्यहास को निकालकर) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों में दर्शाई गई प्रत्येक गतिविधि की व्यय मदों के सकल से मेल नहीं खाता। कृपया, आंकड़ों को सुसंगत बनाएं तथा लागत विवरणों को संशोधित करें।

- (ii) वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित प्रचालनात्मक व्यय में वेतन तथा मजदूरी, भंडार, अनुषंगी लाभ तथा सामान्य व्यय शामिल हैं। लागत विवरण में दर्शाए गए कोई भी मदवार अनुमान वर्ष 2005-06 के लिए बजट अनुमानों में दर्शित संबंधित मद के साथ मेल नहीं खाते। वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए लागत विवरण में दर्शित आंकड़ों को संशोधित अनुमान 2005-06 तथा बजट अनुमान 2006-07 के आलोक में आशोधित किया जाए।

- (iii) कृपया, वर्ष 2004-05 के दौरान वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए संपदा गतिविधि के अंतर्गत अनुमानित सामान्य व्यय में लगभग 20% की वृद्धि का औचित्य बताएं। इस संदर्भ में, वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अनुमानित सामान्य व्यय को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.5.1 के समनुरूप आशोधित करें।

- (iv) (क) कृपया, पत्तन एवं डॉक प्रभारों के अंतर्गत वर्ष 2004-05 के लिए उपगत वास्तविक सामान्य व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित सामान्य व्यय में लगभग 10% की बढ़ोतरी का औचित्य बताएं।

वर्ष 2005-06 के लिए पूर्व में प्रस्तुत किए गए आंकड़े बजट अनुमान आंकड़े थे। संशोधित लागत विवरणों में संशोधित अनुमान आंकड़ों के साथ वर्ष 2005-06 के इन आंकड़ों को संशोधित कर दिया गया है।

वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए अनुमानित आय को सं०अ० 2005-06 तथा ब०अ० 2006-07 के आंकड़ों के संबंध में संशोधित किया गया है।

सरकार की आर्थिक-सहायता के लिए अर्हक व्यय प्रमाणित करते समय सरकारी लेखापरीक्ष ने पूर्ववर्ती वर्षों के लिए मूल्यवृद्धि (तलकर्षण बिल) के लिए प्रावधान को अनुमत्त कर दिया था तथा परिणामतः सरकार ने उसके लिए सरकारी आर्थिक-सहायता को निर्मुक्त नहीं किया था। इस प्रकार अनुमत्त 13.09 करोड़ रुपए की राशि 2004-05 में वित्त तथा विविध आय को अंतरित कर दी गई थी। इसके परिणामस्वरूप, 2004-05 में वित्त एवं विविध आय में वृद्धि हो गई। अतः इस आधार के साथ तुलना करने पर हमें एक विकसित आंकड़ा प्राप्त होता है। अनुरोध किए अनुसार वित्त एवं विविध आय की समीक्षा की गई है तथा यह लागत विवरण में दर्शित होती है।

केओपीटी ने अपेक्षित व्योरे प्रस्तुत कर दिए हैं।

वार्षिक लेखों में पीएलआर व्यय को प्रत्येक गतिविधि के प्रचालनात्मक व्ययों में शामिल किया गया है। तथापि, लागत विवरणों में इसे वित्त एवं विविध व्ययों के अंतर्गत दर्शाया गया है।

आशोधित लागत विवरणों में अनुपालन कर लिया गया है।

थोक मूल्य सूचकांक में उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखा गया है।

(क) एवं (ख) अधिकाधिक गतिविधियों का बहिःरोक्षण किया जा रहा है, जो पहले केओपीटी द्वारा ही की जाती थीं। संविदाकारों को भुगतानों के लिए ऐसे व्यय सामान्य व्ययों को प्रभारित किए जाते हैं। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2005-06 से केओपीटी द्वारा की गई जहाजी कुली गतिविधियों से जुड़े जहाजी कुली प्रभारों के रूप में सीडीएलबी को तथा साथ ही क्रेनों के किराए के लिए मोबाइल हार्बर क्रेन

के सेवा प्रदायन को भुगतान के लिए केडीएस में पर्याप्त व्यय उपगत किया जा रहा है। इन्हें सामान्य व्ययों में शामिल कर लिया गया है।

(ख) इसी प्रकार, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के तहत वर्ष 2004-05 के लिए उपगत वास्तविक सामान्य व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित सामान्य व्यय में 100% की बढ़ोतरी का औचित्य बताएं। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित सामान्य व्यय को वर्ष 2005-06 के लिए सामान्य व्यय की समीक्षा के आधार पर तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के समनुरूप आशोधित करें।

- (v) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वास्तविक मूल्यहास के संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट करें :-  
(क) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के प्रत्येक वर्ष के लिए निवल ब्लॉक के परिकलन पत्र में दर्शाया गया कुल मूल्यहास संगत वर्षों के लिए लागत विवरण में विचार में लिए गए मूल्यहास से मेल नहीं खाता। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए लागत विवरण में दर्शाया गया मूल्यहास वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों में विचार में लिए गए कुल मूल्यहास से मेल नहीं खाता। कृपया स्पष्ट करें।

(ख) इसी प्रकार वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए निवल ब्लॉक के परिकलन के अंतर्गत दर्शित कुल मूल्यहास संगत वर्षों के लिए लागत विवरण में दर्शाए गए मूल्यहास के आंकड़ों से मेल नहीं खाता।

(ग) यह उल्लेखनीय है कि मूल्यहास का परिकलन संशोधित दिशानिर्देशों के खंड-2.7.1 के समनुरूप किया जाना है तथा आस्तियों के ब्योरे, मूल्यहास की दर, अपनाई गई विधि तथा कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानदंड निर्दिष्ट करते हुए वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक मूल्यहास का पूर्ण परिकलन प्रस्तुत करें।

- (vi) वित्त एवं विविध व्यय के संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट करें :-  
(क) अन्य गतिविधियों तथा उप-गतिविधियों को व्यय के संविभाजन का आधार।

(ख) वर्ष 2003-04, 2004-05 तथा 2005-06 के लिए लागत विवरण में दर्शाया गया वित्त एवं विविध व्यय वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के वार्षिक लेखों में दर्शाए गए आंकड़ों में मेल नहीं खाता। इसी प्रकार, वर्ष 2005-06 में दर्शाया गया अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय बजट अनुमान (2005-06) के साथ मेल नहीं खाता। आंकड़ों का मिलान करें तथा लागत विवरण तदनुसार संशोधित किया जाए।

(क), (ख), (ग) एवं (घ):- लागत विवरणों में मूल्यहास (भाग क - निवल अतिशेष) वर्ष के दौरान प्रदत्त प्रमात्रा है। प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन गतिविधि के अंतर्गत आस्तियों पर मूल्यहास को दिशानिर्देश के अनुसार प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय माना गया है। लागत विवरणों (भाग ख-निवल ब्लॉक) में मूल्यहास में वर्ष के दौरान अर्जित आस्तियों पर मूल्यहास तथा वर्ष के आरंभ में विद्यमान आस्तियों पर संचयी मूल्यहास शामिल है। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार मूल्यहास को अभी अभिग्रहण किया जाना है।

वित्त एवं विविध व्यय का संविभाजन दिशानिर्देश के अनुसार किया गया है।

वार्षिक लेखों में, ब्याज व्यय को वित्त एवं विविध व्यय में शामिल किया गया है, जबकि लागत विवरण में इसे पृथक दर्शाया गया है। तलकषण गतिविधियों, जिनके एवज में तलकषण आर्थिक-सहायता प्राप्त हुई है, को भी वार्षिक लेखों में कुल ब्याज में से निकाल दिया गया है।

(ग)(i) कृपया, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में दर्शाए गए सेवानिवृत्ति लाभों के वास्तविक/अनुमानित व्यय का ब्योरा प्रस्तुत करें।

	मद	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
	मृत्यु-सह सेवानिवृत्ति	19.20	6.22	0.25	-
	उपदान				
	पेंशन	110.09	128.17	173.92	178.46
	पेंशन निधि में योगदान	37.84	38.01	-	47.85
	उपदान निधि में योगदान	12.68	12.00	4.00	4.00

करोड़ रुपए

(ii) चूंकि, केओपीटी द्वारा केओपीटी सेवानिवृत्ति (अधिवर्षिता) निधि तथा केओपीटी उपदान निधि में वार्षिक अंशदान किया जा रहा है, संबंधित निधियों में वार्षिक अंशदान के अलावा वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत वास्तविक सेवानिवृत्ति लाभों के भुगतान को शामिल करने का औचित्य बताएं। केओपीटी ने वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के दौरान विनियोजन के लिए उपलब्ध निधि से केओपीटी सेवानिवृत्ति (अधिवर्षिता) निधि में भी विनियोजन किया है।

पेंशन निधि से 01.04.2004 को तथा तब से सेवानिवृत्ति संबंधी व्यय की पूर्ति की जाती है। इससे पूर्व सेवानिवृत्त हुए व्यक्तियों की पेंशन केओपीटी द्वारा अपने स्वयं के संसाधनों से से अदा की जानी जारी है तथा ऐसे व्यय को वित्त एवं विविध व्यय में सही रूप में शामिल किया गया है।

(iii) वित्त एवं विविध व्ययों में शामिल एक बारगी व्ययों, यदि कोई हों, को निकाल दिया जाए।

लागत विवरण में वित्त एवं विविध व्यय में उल्लिखित किए गए कोई एकबारगी व्यय शामिल नहीं किए गए हैं।

(घ) 'अन्यों' के अंतर्गत शामिल गृह निर्माण ऋण पर आर्थिक ब्याज सहायता तथा दंड एवं अन्य ब्याज के भुगतान का औचित्य बताएं। इसी प्रकार, एनआईबी के पुनर्भुगतान के लिए विनियम में अंतर के भुगतान को स्पष्ट करें।

1. एनआईबी ऋण को अब परिसमाप्त कर दिया गया है।
2. गृह निर्माण ऋण पर ब्याज संबंधी आर्थिक-सहायता सरकार द्वारा निर्धारित ब्याज दरों तथा भा०स्टे० बैंक द्वारा प्रभारित ब्याज दरों के बीच की अंतर राशि है। यह एक बहुत लघु राशि है तथा वर्तमान में भा०स्टे० बैंक द्वारा प्रभारित ब्याज दर में कमी किए जाने के कारण आर्थिक-सहायता की राशि में अत्यधिक कमी हुई है। तथापि, यह मद कर्मचारियों को अनुमत एक लाभ है तथा यह अनुषंगी लाभ के स्वरूप का है। इसलिए, इसे लागत में शामिल किया गया है।
3. दांडिक ब्याज मुख्यतया पेंशन, उपदान इत्यादि से संबंधित न्यायान्तर आदेशों के कारण लगता है। यह भी एक आवर्ती किस्म का व्यय है तथा इसे लागत में शामिल किया जाना अपेक्षित है।
4. केवल सरकारी ऋण पर पूंजीकृत ब्याज के परिशोधन को विचार में लिया गया है।

(ङ) यह उल्लेखनीय है कि आस्तियों पर केवल आरओसीई अनुमत किया जाता है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशा निर्देशों के खंड-2.9.1 के समन्वय पृथक व्यय शीर्ष के रूप में ऋण पर ब्याज को विचार में नहीं लिया जाता। कृपया, लागत विवरणों में तदनुसार संशोधन करें।

ऋण पर ब्याज को अलग से दर्शाया गया है और इसे वित्त एवं विविध व्यय में शामिल नहीं किया गया है।

(च) यह उल्लेखनीय है कि पूंजीकृत ऋण प्रभारों के परिशोधन को व्यय मद के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता।

पुष्टि की जाती है कि पूंजीकृत ऋण के परिशोधन को व्यय में शामिल नहीं किया गया है।

(छ) कृपया, पुष्टि करें कि क्या वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत सेवानिवृत्त कर्मचारियों के चिकित्सा व्ययों की प्रतिपूर्ति का सम्मिलन बिलीमोरिया रिपोर्ट के अनुसार है।

पुष्टि की जाती है।

(ज) वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय को उपर्युक्त अवलोकनों के आलोक में उपयुक्त प्रकार संशोधित किया जाए।

अनुपालन कर लिया गया है।

(vii) प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्ययों के संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट करें/प्रस्तुत करें :-

(क) विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों को प्रबंध एवं सामान्य उपरिचयों के आबंटन का आधार।

संविभाजन दिशानिर्देश के अनुसार किया गया है।

(ख) लागत विवरण में दर्शाए गए वर्ष 2003-04, 2004-05 तथा 2005-06 के लिए आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय संगत दो वर्षों तथा ब०अ० (2005-06) के लिए वार्षिक लेखों में दर्शाए गए आंकड़ों से मेल नहीं खाते।

लागत विवरणों तथा वार्षिक लेखों में दर्शित आंकड़ों में विसंगतियां आनुपातिक व्यय को शामिल न किए जाने के कारण हैं, जिनपर तलकषण आर्थिक-सहायता प्राप्त हुई है।

(viii) नियोजित पूंजी के संदर्भ में, कृपया निम्न को स्पष्ट/प्रस्तुत करें :-

लागत विवरण संशोधित कर दिए गए हैं।

(क) लागत विवरण से यह अवलोकन किया गया है कि वर्ष 2003-04 के लिए आस्तियों के बंद सकल ब्लॉक (1076.34 करोड़ रुपए) को वर्ष 2004-05 के लिए प्रारंभिक सकल ब्लॉक के लिए 1105.34 करोड़ रुपए दर्शाया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2005-06 के लिए प्रारंभिक सकल ब्लॉक वर्ष 2004-05 के लिए आस्तियों के बंद सकल ब्लॉक के साथ मेल नहीं खाता।

(ख) वर्ष 2004-05 के दौरान सकल ब्लॉक में वर्धन वर्ष 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों में दर्शाए गए आंकड़ों के साथ मेल नहीं खाते।

(ग) वर्ष 2004-05 के लिए लागत विवरण में दर्शाया गया आस्तियों का निवल ब्लॉक (682.32 करोड़ रुपए) वर्ष 2004-05 में लेखों में दर्शाई गई आस्तियों के निवल ब्लॉक (651.74 करोड़ रुपए) के साथ मेल नहीं खाता।

(घ) आयोजना तथा आयोजना-भिन्न परियोजनाओं के लिए बजट अनुमान (2005-06) में दर्शाए गए वर्ष 2005-06 के लिए पूंजी लेखों में निधि के अनुमानित अनुप्रयोग तथा लागत विवरण में वर्ष 2005-06 के लिए आस्तियों में वर्धन के रूप में दर्शाए गए आंकड़ों के बीच अंतर है। कृपया, स्पष्ट करें तथा आंकड़ों को सुसंगत बनाएं।

संशोधित लागत विवरण तैयार किए गए हैं।

(ङ)(i) कृपया, वर्ष के आरंभ में आस्तियों के सकल ब्लॉक में विचार में लिए गए फ्लोटिला, अभियांत्रिक उपकरणों तथा सिविल संरचनाओं का ब्योरा, वर्ष के दौरान सकल ब्लॉक में वर्धन, मदवार आस्तियों का मूल्यहास, मदवार आस्तियों के संबंध में वर्धन/लोच प्रस्तुत करें तथा मदवार आस्तियों को व्यवसाय आस्तियों, व्यवसाय संबंधित आस्तियों तथा सामाजिक दायित्व आस्तियों के अनुसार आगे और श्रेणीकृत करते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए आस्तियों के निवल ब्लॉक का समान ब्योरा प्रस्तुत करें।

ऐसी प्रक्रिया अभी नहीं की जा सकती, किन्तु कुल आस्तियों में ऐसी आस्तियों का अनुपात बहुत कम (लगभग 7-8%) है।

(ii) कृपया, पुष्टि करें कि केवल पूर्णतया आरंभ की गई तथा प्रयोग में लाई जा रही आस्तियों को ही निवल ब्लॉक में शामिल किया गया है तथा जिन आस्तियों का निपटान कर दिया गया है अथवा जिन्हें बंद कर दिया गया है, उन्हें निवल ब्लॉक से निकाल दिया गया है। यह उल्लेखनीय है कि चालू कार्य प्रतिफल अनुमत करने हेतु अर्हक नहीं है।

पुष्टि की जाती है।

(iii) यह प्रमाणित किया जाए कि बीओटी प्रचालकों को सौंपी गई अथवा उनके द्वारा प्रयुक्त की जा रही सभी आस्तियां नियोजित पूंजी से निकाल दी गई हैं।

बीओटी संविदाकारों को सौंपी गई आस्तियों को नियोजित पूंजी से अलग नहीं किया गया है, क्योंकि टीएमपी द्वारा जारी नीति दिशानिर्देश में इस मामले संबंधी कोई स्पष्ट दिशानिर्देश नहीं है। निरंतरता बनाए रखने के लिए, आस्तियों को ब्लॉक में शामिल किया गया है, ताकि आस्तियों के आरंभिक एवं बंद ब्लॉक में निरंतरता बनाई रखी जा सके। इसके अतिरिक्त, जैसाकि पहले बताया गया है, ऐसी आस्तियों से आय को 01.04.2005 अर्थात् 2005-06 से पृथक कर दिया गया है। ऐसी आस्तियों का मूल्य 11.14 करोड़ रुपए है। प्राधिकरण कृपया नोट करे कि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर से 15% के पात्रता आरओआई से कहीं कम प्राप्ति होगी।

(iv) केओपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए आस्तियों में नए निवेश का अनुमान लगाया है। इस संदर्भ में कृपया ऐसे निवेश निर्णय लेने के लिए आधार बनाई गई व्यवहार्यता/परियोजना रिपोर्टों के ब्योरे, उन रिपोर्टों में निहित सिफारिशों के सारांश सहित प्रस्तुत करें। प्रत्येक पूंजीवर्धन के लिए खंड-2.6.3 के संदर्भ में एक विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए। आस्तियों में प्रस्तावित वर्धनों के कारण यूनिट प्रचालन लागत में प्रत्याशित कमी, अनुमानित अतिरिक्त यातायात तथा प्रचालनात्मक दक्षता में सुधार भी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.9.6 के अनुसार प्रस्तुत करें। यह उल्लेखनीय है कि अनुमानित यातायात में कोई प्रमात्रात्मक वृद्धि नहीं हुई है, यद्यपि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान भारी निवेश परिकल्पित किए गए हैं।

सभी नए निवेश अपीलीय प्राधिकरण के अनुमोदन से व्यवहार्यता पर विचार करने के पश्चात प्रस्तावित किए गए हैं।

(घ) लागत विवरण में प्रस्तुत कार्यशील पूंजी के संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट करें :-

(i) कार्यशील पूंजी का मूल्य विचाराधीन सभी वर्षों के लिए आस्तियों के निवल ब्लॉक के मूल्य से अधिक है।

लागत विवरण पुनः तैयार किए गए हैं।

(ii) वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वर्तमान आस्तियों का सकल

अंतर मुख्यतः पेंशन निधि के व्यवहार के कारण है। लेखों में (बिलीमोरिया) पेंशन निधि अंशदान को वर्तमान देयता के अंतर्गत दर्शाया गया है, जबकि लागत विवरण में इसे पृथक दर्शाया गया है।

(iii) यह अवलोकन किया गया है कि वर्तमान आस्तियों के अलग-अलग वास्तविक तथा अनुमानित संघटक खंड-2.9.9 के समनुरूप नहीं है। कृपया, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.9.9 के संदर्भ में वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए वर्तमान आस्तियों के अलग-अलग संघटकों के अनुमानों को संशोधित करें तथा लागत विवरण में तदनुसार संशोधन करें।

यह कार्रवाई अभी नहीं की जा सकती। इसे केवल अगले दरों के मान के दौरान ही किया जा सकता है।

(iv) वर्तमान आस्तियों में 'अन्य' के अंतर्गत विचार में ली गई मदों की सूची बनाएं तथा कार्यशील पूंजी के अंतर्गत विचारार्थ उसका औचित्य बताएं।

अर्जित ब्याज तथा ऋण एवं अग्रिम वर्तमान आस्तियों में विचार किए गए 'अन्य' के प्रधान संघटक हैं।

(छ) कृपया, लागत विवरण में दर्शाई गई वास्तविक/अनुमानित वर्तमान देयताओं के वर्षवार ब्योरे प्रस्तुत करें।

ब्योरा वार्षिक लेखों में प्रस्तुत किया गया है।

## V. कोलकाता डॉक सिस्टम

प्रचालनात्मक व्यय :-

समग्र रूप में पत्तन के लिए कुल प्रचालनात्मक लागत के प्रति आवंटित प्रबंध तथा सामान्य उपरिव्ययों का

केडीएस में प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय चिकित्सा सुविधाओं, कानूनी व्ययों, सतर्कता व्ययों, आयोजना एवं अनुसंधान व्ययों एवं इंजीनियरी तथा

अनुपात विद्याराधीन सभी वर्षों के लिए लगभग 23% बैठता है। हल्दिया डॉक परिसर के संबंध में यह अनुपात केवल 13% है। किंतु, केडीएस के संबंध में यह अनुपात लगभग 56% है, जिसका कारण स्पष्ट करें तथा व्यय को नियंत्रित अथवा कम करने के लिए उठाए गए या प्रस्तावित कदमों की सूची बनाएं।

कार्यशाला व्ययों के कारण एचडीसी की तुलना में अधिक है। केडीएस में अधिक जनशक्ति तथा सेवानिवृत्त कर्मचारी होने के कारण धिकित्सा व्यय महत्वपूर्ण रूप से उच्चतर हैं। केडीएस में शुष्क डॉक अवसंरचना होने के कारण इंजीनियरी तथा वर्कशॉप संबंधी व्यय भी केडीएस में उच्चतर हैं।

#### VI. हल्दिया डॉक सिस्टम :

वित्तीय एवं लागत विवरण (प्रचालनात्मक आय):-

कृपया निम्नलिखित के लिए कारण स्पष्ट करें :-

(i) वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक रेलवे अर्जनों की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित रेलवे अर्जनों में गिरावट।

संशोधित लागत विवरण में रेलवे आय में कोई गिरावट नहीं आई है।

(ii) वर्ष 2004-05 के दौरान वसूल किए गए वास्तविक संपदा किरायों की तुलना में वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अनुमानित संपदा किरायों के कारण अनुमानित आय में कमी।

संशोधित लागत विवरण में संपदा किरायों में कोई कमी नहीं आई है।

(iii) वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक वित्त एवं विविध आय की तुलना में वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय में कमी।

वर्ष 2004-05 में, वित्त एवं विविध आय को 13.09 करोड़ रुपए स्थानांतरित किए गए थे, जो पूर्ववर्ती वर्ष के लिए तलकषण संबंधी आर्थिक-सहायता (मूल्यवृद्धि के लिए प्रावधान) की निरुक्ति के लिए सरकारी लेखापरीक्षा द्वारा अननुमत राशि है। अतः इस आधार के साथ तुलना किए जाने पर विकसित किए जाने पर विरूपित आकड़ा प्राप्त होगा।

#### प्रचालनात्मक लागत

(i) केओपीटी ने वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005-06 के लिए वेतन एवं मजूरी लागत में लगभग 11% की वृद्धि होने का अनुमान लगाया है। अनुमानित व्यय की समीक्षा सं०अ० 2005-06 तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.5.1 के आलोक में करें।

वेतन व्यय (एचडीसी): (करोड़ रुपए)

2004-05 : 71.55

2005-06 : 73.79

वृद्धि : 3.13%

(ii) अनुषंगी लाभों के संबंध में वर्ष 2004-05 के लिए उपगत वास्तविक व्यय वर्ष 2003-04 में उपगत व्यय से 33% अधिक है। कृपया, वास्तविक व्यय में वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।

वृद्धि मुख्यतः वर्तमान अवधि के लिए उच्चतर दर पर पीएलआर की सरकारी स्वीकृति, एलटीसी के कारण वर्धित व्यय एवं अवकाश नकदीकरण के कारण है।

(iii) भंडारों के संबंध में वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में लगभग 36% अधिक है। इसी प्रकार, वर्ष 2005-06 के लिए अनुषंगी लाभों से संबंधित अनुमानित व्यय वर्ष 2004-05 की तुलना में 8% अधिक है। इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित व्यय की तुलना में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए 10% वृद्धि प्रयोज्य करके अनुषंगी लाभों हेतु व्यय का अनुमान लगाया है। इन अनुमानों की संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.5.1 के आलोक में समीक्षा करें।

(क) भंडार व्यय (एचडीसी) (सीधे आरोग्य गतिविधियां)

(करोड़ रुपए):

2004-05 : 13.44

2005-06 : 14.56

वृद्धि : 8%

(ख) अनुषंगी लागत

2004-05 : 4.71

2005-06 : 4.73

2006-07 : 4.98

2007-08 : 5.48

(iv) (क) वर्ष 2005-06 के लिए सामान्य व्यय हेतु अनुमानित व्यय की समीक्षा की जानी भी आवश्यक है, जो वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में लगभग 9% अधिक है।

वृद्धि मुख्यतया तलकषण लागत तथा तलकषण आर्थिक-सहायता के बीच बढ़ते अंतर के कारण है।

(ख) वर्ष 2004-05 के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए अनुग्रह राशि भुगतान, पीएलबी/कार्यनिष्ठादन पुरस्कार, वेतन तथा भत्तों एवं पेंशन के बकाया के लिए अनुमानित व्यय में वृद्धि के कारण दर्शाए। वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए वेतन तथा भत्तों एवं पेंशन के अनुमानित बकाया को अनुमानों से हटा दिया जाए, क्योंकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.5.2 के संदर्भ में बकायों को अनुमत लागत के रूप में अनुमत नहीं किया जा सकता।

#### दरों का मान

1. केओपीटी ने कार्गो, यानों तथा सेवाओं की अधिकांश श्रेणियों के संबंध में दोनों प्रणालियों (केडीएस तथा एचडीसी) के लिए एकसमान दरों की शुरुआत करने का प्रस्ताव किया है। कृपया, स्पष्ट करें कि क्या केडीएस एवं एचडीसी में पेशकश की जाने वाली सेवाएं, प्रदत्त सुविधाएं, उत्पादकता स्तर तथा सेवाएं प्रदान करने की लागत समान है।

2. (i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.15 के समनुरूप एक उपयुक्त शर्त दरों में मान के मसौदे में शामिल करें।

(ii) कृपया, दरों के मान के मसौदे की धारा एस 2 (xiv) के अंतर्गत परिभाषित अंतर्देशीय यान की परिभाषा की संगतता को स्पष्ट करें। सद्श 'बांग्लादेश अधिनियम' का संदर्भ देने का कारण स्पष्ट करें।

(iii) कृपया, भारी लिफ्ट एवं गैर-भारी लिफ्ट सम्प्रेषणों के लिए वसूली के विद्यमान सिद्धांत का लोप करने के कारण स्पष्ट करें।

(iv) विलंबित भुगतानों/प्रतिदायों संबंधी ब्याज के संबंध में धारा 3(निर्धारण के सामान्य सिद्धांत) के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी (xi) को संशोधित प्रशुल्क

वेतन तथा भत्तों के बकाया को विचार में नहीं लिया गया है।

दोनों गोदी प्रणालियों अर्थात् केडीएस एवं एचडीसी, जो कोलकाता पत्तन न्यास की दो भुजाएं हैं, के लिए समान दरों का प्रस्ताव किया गया है, ताकि प्रत्येक प्रणाली एक-दूसरे के अनुपूरक के रूप में कार्य करे तथा इस प्रकार पत्तन के कुल विकास तथा अवसंरचना के बेहतर उपयोग में योगदान दें। प्रस्तावित दरों के मान में, दरों के अंतर्गत शामिल सेवाएं तथा सुविधाएं, दोनों प्रणालियों के लिए समान हैं। द्वि-गोदी प्रणाली के लिए महत्ता क्षेत्र भिन्न है, जबकि एचडीसी में बल्क कार्गो के प्रहरतन की प्रबल भूमिका है, केडीएस में यह भूमिका ब्रेक बल्क की है। इसलिए, उत्पादकता स्तर तुलनीय नहीं होंगे। द्वि-डॉक प्रणाली में सेवाएं प्रदान करने की कुल लागत भिन्न हो सकती है, जैसाकि टीएएमपी को प्रस्तुत लागत विवरणों से स्पष्ट है, ऐसा ऐतिहासिक एवं भौगोलिक कारणों से है, तथापि, सेवाओं की प्रत्यक्ष प्रचालनात्मक निविष्टि लागत तथा मार्जिनल निविष्टि लागत समान होगी।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.15 के समनुरूप शर्तों का प्रस्ताव पहले ही खंड-एस 3(xi) तथा खंड-3(xii) में मसौदा दरों के मान में किया गया है। आगे कोई सर्वव्यापी खंड शामिल नहीं किया जा सकता, क्योंकि इसके लिए मामला-दर-मामला आधार पर गुणावगुणों पर विचार किया जाना अपेक्षित है, अन्यथा इस शर्त के दुरुपयोग की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता। ऐसे मामलों पर कार्रवाई प्रमुख महापत्तन अधिनियम की धारा 53 के संदर्भ में बोर्ड को प्रदत्त शक्ति के अंतर्गत की जा सकती है।

कोलकाता पत्तन भारत में नदी पर अवस्थित एकमात्र प्रमुख पत्तन है। समुद्रगामी यातायात के अलावा, अंतर्देशीय जलमार्गीय यातायात का प्रहस्तन भी कोलकाता पत्तन में प्रबल रूप से किया जा रहा है। चूंकि, इस पत्तन में अंतर्देशीय जलमार्ग यातायात का प्रहस्तन करने की विशाल संभाव्यता है, प्रभारों के उचित उद्ग्रहण के लिए उसे परिभाषित करने का महत्व और भी बढ़ गया है। सद्श 'बांग्लादेश अधिनियम' का संदर्भ देने के कारण ये हैं कि प्रोटोकॉल के अंतर्गत नदी मार्ग से भारत एवं बांग्लादेश के बीच कार्गो की पर्याप्त प्रमात्रा का संचलन किया जाता है, जहां भारत में पंजीकृत तथा साथ ही बांग्लादेश में पंजीकृत दोनों यान प्रचालन करते हैं। मसौदा दरों के मान में प्रस्तावित परिभाषा दोनों प्रकार के यानों को शामिल करने के लिए है।

विद्यमान दरों के मान में, केवल एचडीसी में पृथक दरों पर भारी लिफ्ट तथा भारी-भिन्य लिफ्ट सम्प्रेषण को प्रभारित करने की व्यवस्था है, जिसका प्रयोग बुनियादी घाटशुल्क तथा ऑन-बोर्ड प्रहस्तन सेवा, दोनों को शामिल करने के लिए किया जाता है। जबकि, मसौदा दरों के मान के अनुसार, घाटशुल्क तथा ऑन-बोर्ड सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए प्रभारों का उद्ग्रहण पृथक रूप से किए जाने का प्रस्ताव है, 'भारी लिफ्ट' कार्गो के प्रहस्तन के लिए अभी कोई विशेष सेवाएं प्रदान नहीं की जाती। इसलिए यह महसूस किया गया है कि भारी लिफ्ट कार्गो के लिए पृथक प्रशुल्क को हटाया जाना अधिक तर्कसंगत होगा।

1.1.2006 की स्थिति के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक का पीएलआर 10% है। अतः संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.18.2 के समनुरूप, अब यह प्रस्ताव किया गया है कि विलंबित भुगतानों/प्रतिदायों के लिए ब्याज की दर को संशोधित



दिशानिर्देशों के खंड-2.18.2 के समनुरूप मौजूदा पीएलआर के अनुसार में अद्यतन करें।

करके खंड-3(निर्धारण के सामान्य सिद्धांत) की प्रस्तावित टिप्पणी (xiii) में 12% कर दिया जाए। इसके अतिरिक्त, इस टिप्पणी के अंत में निम्नलिखित जोड़ें :- 'भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर (पीएलआर) के आधार पर उक्त वर्ष के लिए प्रयोज्य दर को नियत करने के लिए प्रत्येक वर्ष पहली जनवरी को इस दर की समीक्षा की जाएगी।

(V)(क) खंड-2(xx) में शुरू की गई 'ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार' के लिए नई परिभाषा के संदर्भ में कृपया स्पष्ट करें कि क्या केओपीटी ने केडीएस में जहाजी कुली की गतिविधि को अधिग्रहीत कर लिया है और यदि हां तो कोलकाता डॉक श्रम बोर्ड (केडीएलबी) की क्या भूमिका है।

केओपीटी के अंतर्गत केडीएस में ऑन-बोर्ड प्रहस्तन के लिए वर्तमान में जनशक्ति की व्यवस्था कोलकाता डॉक लेबर बोर्ड द्वारा की जाती है तथा केओपीटी द्वारा नहीं, अतः 'ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार' वर्तमान में केडीएस में उद्ग्रहणीय नहीं हैं। यह प्रभार केओपीटी के अधीन एचडीसी पर प्रयोज्य है, जहां केओपीटी ऑन-बोर्ड प्रहस्तन के लिए जनशक्ति की व्यवस्था करता है। यह प्रभार वर्तमान में एचडीसी में घाटशुल्क के साथ उद्ग्रहीत किया जाता है।

(ख) ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों की नई परिभाषा केओपीटी द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए मानवशक्ति की आपूर्ति हेतु प्रभार उद्ग्रहण करने के लिए प्रतीत होती है। कृपया, स्पष्ट करें कि क्या केओपीटी द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने में लैशिंग/अनलैशिंग के लिए सेवाएं शामिल हैं।

ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार लदान/उताराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए है तथा इनमें लैशिंग/अनलैशिंग प्रचालन के लिए सेवाएं शामिल नहीं हैं।

### 3. कार्गो-संबद्ध प्रभार

सामान्य :

(i) केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण केडीएस तथा एचडीसी, दोनों में कार्गो संचलन गतिविधि के लिए अतिशेष स्थिति उद्घाटित करते हैं। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.11.3 में यथा निर्धारित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के प्रशुल्क में वृद्धि अनुमत करने की स्थिति में नहीं होगी। इस संदर्भ में कृपया सुनिश्चित करें कि विद्यमान घाटशुल्क प्रभारों का घाटशुल्क प्रभारों, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों तथा तट प्रहस्तन प्रभारों में पृथक्करण किसी वृद्धि में परिणामी नहीं होता। कृपया, प्रत्येक वस्तु के लिए प्रभाव विश्लेषण विवरण प्रस्तुत करें।

वर्तमान दरों के मान में, केडीएस में 'घाटशुल्क' में तट पर सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार तथा बुनियादी प्रभार शामिल हैं। इसी प्रकार, एचडीसी में 'ऑन-बोर्ड तथा घाटशुल्क' प्रभारों में बुनियादी प्रभार तथा ऑन बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार शामिल हैं। प्रस्तावित दरों के मान में, बुनियादी प्रभारों को तट प्रहस्तन प्रभारों तथा ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों, दोनों से पृथक् कर दिया गया है, ताकि दरों को अधिक पारदर्शी बनाया जा सके। यहां यह उल्लेखनीय है कि विद्यमान घाटशुल्क प्रभारों को घाटशुल्क प्रभारों, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों तथा तट प्रहस्तन प्रभारों में पृथक्-पृथक् करने से कोई वृद्धि नहीं हुई है, क्योंकि जहां तक केडीएस का संबंध है, विद्यमान घाटशुल्क की तुलना प्रस्तावित घाटशुल्क तथा भंडार प्रहस्तन प्रभारों से की जा सकती है तथा एचडीसी के लिए विद्यमान ऑन-बोर्ड तथा घाटशुल्क प्रभारों की तुलना प्रस्तावित घाटशुल्क तथा ऑन-बोर्ड प्रभारों से की जा सकती है। तुलना के प्रयोजनार्थ एक विवरण प्रस्तुत किया गया है।

(ii) पत्तन ने घाटशुल्क शब्द को सामान्य सुविधाएं उपलब्ध करने के लिए प्रभार के रूप में पुनर्भाषित किया है। कृपया, पेशकश की गई ऐसी सुविधाओं की सूची तैयार करें।

बुनियादी सुविधाएं प्रदान करने के लिए पत्तन द्वारा पेशकश की गई सामान्य अवसंरचना में डॉक, बर्थ, शोड, यार्ड, सड़कें, भवन, बिजली, जलापूर्ति, सुरक्षा, उपकरण सुविधा, रेल संयोजकता, अग्नि सेवा, पर्यावरणीय उपाय, जनशक्ति तथा प्रबंधन सेवाएं इत्यादि शामिल हैं।

(iii) (क) यदि घाटशुल्क की नई परिभाषा को पत्तन द्वारा सामान्य सुविधा के लिए एक व्यवस्था के रूप में स्वीकार किया जाता है, तो अलग-अलग कार्गो के लिए प्रस्तावित विभेदक दर के कारण स्पष्ट नहीं है।

भिन्न-भिन्न कार्गो के लिए भिन्न-भिन्न दरों का प्रस्ताव बुनियादी पत्तन सुविधाओं के उपयोग की गहनता को विचार में लेने के बाद किया गया है।

(ख) यदि पत्तन ने घाटशुल्क दरों का प्रस्ताव करने के लिए 'जो व्यापार जगत वहन कर सकता है' के सिद्धांत को प्रयोज्य किया है, तो कृपया अलग-अलग वस्तु की वहनीयता के संबंध में केओपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण तथा निर्धारण प्रस्तुत करें।

पत्तन ने प्रस्तावित दरों का मान तैयार करते समय संपूर्ण लागत वर्धित दृष्टिकोण अपनाया है। तथापि, इस दृष्टिकोण में, प्रशुल्क निर्धारित करते समय विगत अनुभवों के साथ-साथ पड़ोसी पत्तनों की दरों एवं संरचना को विचार में लिया गया है, क्योंकि यह महसूस किया गया है कि सड़कों एवं रेलवे संयोजकता के विकास से, पत्तन अब एकाधिकार के माहौल में कार्य नहीं कर रहे हैं।

(ग) ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों तथा तट प्रहस्तन प्रभारों की प्रस्तावित दर का औचित्य लागत विवरणों के साथ दर्शाएं तथा प्रस्तावित घाटशुल्क अनुसूची में प्रत्येक मद के लिए एक ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

ऐसे अलग-अलग लागत ब्योरेवारों का अनुकरण नहीं किया जाता, अतः विद्यमान वित्तीय सूचना से ऐसी सूचना उपलब्ध कराने का प्रयास भ्रामक होगा। गतिविधि के रूप में कार्गो प्रहस्तन के लिए लागत ब्योरे, जिसमें ऑन-बोर्ड प्रहस्तन एवं तट प्रहस्तन भी शामिल हैं, पहले ही उपलब्ध करा दिए गए हैं।

पाइपलाइन के जरिए प्रहस्तन की जाने वाली तरल/गैस के लिए घाटशुल्क :

- (i) कृपया, पीओएस/पीओएस उत्पादों पर घाटशुल्क के उद्ग्रहण के लिए प्रस्तावित स्लैब निर्धारित करने का आधार स्पष्ट करें।

विद्यमान दरों के मान के अनुसार, कार्गो की उक्त श्रेणी के लिए घाटशुल्क दर 175/-रुपए है। वर्तमान में, कार्गो की यह श्रेणी पाइपलाइनों के जरिए प्रहस्तन किए गए कुल तरल कार्गो के केवल 1 या 2% का संघटन करती है। इस श्रेणी के अंतर्गत आने वाले कुछ कार्गो के लिए घाटशुल्क में कमी करने के लिए विभिन्न आयातकों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए थे, जिनपर केओपीटी ने समय-समय पर विचार किया है। तदनुसार, एस् 4.1 के क्रमांक 4 पर एक पृथक समूह का प्रस्ताव किया गया है। किंतु दर में कमी के वित्तीय निहितार्थों को देखते हुए आयातकर्ता को निम्नतर प्रशुल्क का लाभ प्रमात्रा के आधार पर देना विवेकपूर्ण समझा गया।

- (ii) प्रस्तावित प्रमात्रा संबंधी छूट योजना के लिए अर्हक होने हेतु केडीएस तथा एचडीसी में प्रहस्तन की जाने वाली प्रमात्रा पर पृथक रूप से विचार करने का तर्काधार बताएं। यदि दोनों डॉक प्रणालियों को दरों के मान के निर्धारण के प्रयोजनार्थ एक बराबर व्यवहार प्रदान किया जाना है, तो प्रमात्रा संबंधी छूट अनुमत करने के लिए उन्हें पृथक मानने के कारण बताएं।

कोलकाता पत्तन एक बहुप्रवाह पत्तन है। अतः द्वि-डॉक प्रणालियों में आने वाले जहाजों के आकार को देखते हुए प्रमात्रात्मक संबंधी छूट के लिए एकसमान बेंचमार्क तर्कसंगत नहीं होगा। द्वि-डॉक प्रणाली के लिए प्रमात्रात्मक संबंधी छूट का प्रस्ताव करते समय उपलब्ध नदी प्रवाह का सर्वोत्तम उपयोग लक्षित था।

- (iii) एचडीसी में सभी प्रकार के कोयले, उर्वरक, उर्वरक कच्ची सामग्री, सोडा एश तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उद्ग्रहणीय 90 रुपए प्रति टन की विद्यमान दर को केडीएस के लिए भी एक सामान्य दर के रूप में प्रयोज्य किया गया है। कृपया, कार्गो की इन मदों के लिए केडीएस में उद्ग्रहीत घाटशुल्क की विद्यमान दर बताएं।

उक्त कार्गो के लिए केडीएस में उद्ग्रहण किए जाने वाले घाटशुल्क की विद्यमान दर निम्न प्रकार है :-

(झ)	सभी प्रकार के कोयले	90/-रुपए
( )	उर्वरक	130/-रुपए
(ट)	उर्वरक कच्ची सामग्री	120/-रुपए
(ठ)	सोडा एश	130/-रुपए
	अन्य शुष्क बल्क	120/-रुपए

यांत्रिक प्रणाली से अन्यथा प्रहस्तन किए गए कार्गो पर घाटशुल्क

- (i) हालांकि, प्रशुल्क मद साल्ट (लवण) के संबंध में केडीएस के लिए प्रयोज्य 20 रुपए प्रति टन की विद्यमान घाटशुल्क दर का अनुरक्षण किया गया है, इसी मद के लिए एचडीसी में प्रयोज्य 15 रुपए प्रति टन की विद्यमान घाटशुल्क दर को बढ़ा दिया गया है ताकि दर को एकसमान बनाया जाए। इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा किया गया यह कथन कि इसने घाटशुल्क से तट गतिविधि प्रभार को असंबद्ध कर दिया है, स्पष्ट नहीं है। यदि तट प्रहस्तन गतिविधि की लागत का उद्ग्रहण पृथक रूप से किया जाना है तो तट प्रहस्तन गतिविधि प्रदान करने की आनुपातिक लागत को लवण प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर से घटा दिया जाए।

लवण एक आम आदमी द्वारा प्रयोग की जाने वाली मद है। अतः ऐसे कार्गो के लिए पत्तन प्रशुल्क पारंपरिक रूप से न्यूनतम रखा गया है। चूंकि, सिद्धांततः यह निर्णय किया गया है कि समग्र रूप से केओपीटी के लिए एक सामान्य प्रशुल्क संरचना शुरू की जानी है, दर को एकसमान रखा गया है। जहां तक तट प्रहस्तन का संबंध है, लवण के संबंध में ऐसी सेवाएं सामान्यतया पत्तन द्वारा नहीं की जाती। अतः तट प्रहस्तन के रूप में अतिरिक्त लागत नहीं लगती जब तक कि इन की व्यवस्था पत्तन द्वारा न की जानी हो। इसके अलावा, इसमें वस्तुतः कुछ सीमा तक इसकी लागत के लिए आर्थिक-सहायता कम होगी।

- (ii) केओपीटी के विद्यमान दरों के मान से प्रतीत होता है कि पत्तन फ्लाई एश, लौह-अयस्क तथा रेत के लिए केडीएस में 120/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की दर से तथा एचडीसी में 110/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की दर से नौतल एवं घाटशुल्क का उद्ग्रहण करती है, जो विनिर्दिष्ट न किए गए अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए निर्धारित दरों पर आधारित है। इन विद्यमान दरों को नीचे लाए जाने का प्रस्ताव है तथा केओपीटी ने इस आधार पर इस कार्गो का प्रहस्तन 20/-रुपए प्रति टन की एकसमान दर पर प्रस्तावित किया है कि पत्तन नवीन कार्गो आकृष्ट करना चाहता है। इस

फ्लाई एश का प्रहस्तन वर्तमान में किसी भी एचडीसी गोदी में नहीं किया जाता है, सिवाए आईडीडब्ल्यू स्थल के जिसके लिए वहां पृथक दर है। अतः यदि फ्लाई एश का प्रहस्तन पत्तन गोदियों में किया जाता है, तो वह एक अतिरिक्त कार्गो होगा तथा इसलिए अन्य कार्गो द्वारा प्रस्तावित कमी की क्षतिपूर्ति किए जाने का प्रश्न ही नहीं उठता। इसी प्रकार रेत भी एक नया कार्गो है। विद्यमान दरों के मान के अनुसार, एचडीसी में लौह-अयस्क के लिए प्रशुल्क 70/-रुपए है तथा 110/-रुपए नहीं है, जैसाकि प्राधिकरण द्वारा उल्लेख किया गया है, जिसमें घाटशुल्क तथा ऑन-बोर्ड प्रभार, दोनों शामिल हैं। प्रस्तावित दरों के मान में, घाटशुल्क का संघटक 20/-रुपए तथा ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार 30/-रुपए लिया गया है। दरों में कमी यातायात के संवर्धन के लिए की गई है, जिसे किसी अन्य कार्गो द्वारा क्षतिपूर्ति करने की आवश्यकता नहीं होगी।

संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट करें :-

(क) कृपया, पुष्टि करें कि घाटशुल्क की विद्यमान दरों में प्रस्तावित कमी की क्षतिपूर्ति किसी अन्य कार्गो द्वारा अन्यत्र नहीं की गई है।

(ख) विद्यमान संयुक्त ऑन-बोर्ड तथा घाटशुल्क दरों से असंबद्ध ऑन-बोर्ड गतिविधि प्रभारों की प्रमात्रात्मक गणना करें तथा प्रस्तुत करें।

(iii) कोकिंग कोयले, सभी प्रकार के कोयले, पेट्रोलियम, धात्विक अथवा किसी प्रकार के कोक, चूना पत्थर के प्रहस्तन के लिए केडीएस तथा एचडीसी में प्रयोज्य 90/-रुपए प्रति टन की मौजूदा दर की तुलना में 40/-रुपए प्रति टन की प्रस्तावित घाटशुल्क दर के संदर्भ में कृपया विद्यमान दरों से असंबद्ध तट प्रहस्तन गतिविधि की प्रमात्रात्मक गणना करें तथा प्रस्तुत करें।

(iv) गर्म (ऊनी) कारपेट के लिए 0.3% की विद्यमान यथामूल्य दर की तुलना में प्रयोज्य 70/-रुपए प्रति टन की प्रस्तावित घाटशुल्क दर का औचित्य विगत 3 वर्षों में दसूल किए गए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में बताएं।

(v) केओपीटी द्वारा यथा परिभाषित घाटशुल्क पत्तन द्वारा सामान्य सुविधा के लिए व्यवस्था कर रहा है। उस स्थिति में कृपया अभियांत्रिक प्रणाली तथा मैनुअल प्रणाली के जरिए लौह-अयस्क के प्रहस्तन के लिए विभेदक घाटशुल्क दरें प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें।

(vi) केओपीटी ने केडीएस तथा एचडीसी के बीच या किसी अन्य स्थल से केडीएस/एचडीसी के बीच पाइपलाइन के जरिए स्थानांतरित तरल कार्गो पर घाटशुल्क की निर्धारित दर के 50% के उद्ग्रहण का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में कृपया घाटशुल्क के उद्ग्रहण को उचित ठहराने के लिए प्रदत्त सुविधाओं की सूची बनाएं तथा साथ ही इस विधि द्वारा प्रहस्तन किए गए यातायात की प्रमात्रा प्रस्तुत करें।

(vii) कृपया, तटीय कार्गो के संबंध में 50/-रुपए की प्रस्तावित दर का आधार स्पष्ट करें, जिसके लिए विद्यमान व्यवस्था में यथामूल्य दरें उद्ग्रहणीय हैं।

केडीएस में ये सभी कार्गो नए कार्गो हैं। इनका प्रहस्तन पत्तन के लिए अतिरिक्त राजस्व है। अतः इसके प्रशुल्क को कम करने के लिए किसी अन्य कार्गो द्वारा इसकी कटौती की क्षतिपूर्ति करने की आवश्यकता नहीं होगी। ऐसा इसलिए है कि नए कार्गो से अतिरिक्त राजस्व का अर्थ है, नियत लागत की वसूली के लिए अतिरिक्त योगदान जो कुल लागत का लगभग 90% है।

प्रस्तावित दरों के मान में असंबद्ध ऑन-बोर्ड गतिविधि प्रभार निम्न प्रकार हैं :-

फ्लाई एश 30/-रुपए प्रति टन	
रेत	30/-रुपए प्रति टन
लौह-अयस्क	30/-रुपए प्रति टन

वर्तमान में कोकिंग कोयले, सभी प्रकार के कोयले, पेट्रोलियम कोक, धात्विक कोक अथवा किसी प्रकार के कोक या चूने के पत्थर का प्रहस्तन केडीएस में नहीं किया जाता तथा यदि किया भी जाता है तो उसकी प्रमात्रा पूर्णतया नगण्य है। ऐसे कार्गो के लिए तट प्रहस्तन सेवाएं केडीएस में प्रदान नहीं की जाती। तथापि, किसी अप्रत्याशित स्थिति का सामना करने के लिए, जहां पत्तन को प्रचालनात्मक आवश्यकताओं के कारण ऐसे कार्गो का प्रहस्तन करना पड़ सकता है, भावी प्रावधान के रूप में तट प्रहस्तन प्रभार की दर रखी गई है। ऐसे तट प्रहस्तन के लिए, यदि वह किया जाता है, प्रस्तावित दर 70/-रुपए प्रति टन प्रस्तावित की गई है।

ऊनी कारपेटों का प्रहस्तन वर्तमान में केवल कंटेनरों में किया जाता है, जिसके लिए पृथक बाक्स दर प्रयोज्य है। अतः ब्रेक बल्क रूप में प्रहस्तन किए गए ऊनी कारपेटों के लिए विमान यथामूल्य दर अर्थहीन हो गई है।

मैनुअल विधि की तुलना में अभियांत्रिक विधि द्वारा लौह-अयस्क प्रहस्तन के लिए पत्तन अवसंरचना के प्रयोग की गहनता तथा पार्श्वचित्र भिन्न-भिन्न हैं। इसलिए, घाटशुल्क की भिन्न-भिन्न दरों का प्रस्ताव किया गया है।

यह प्रस्ताव विद्यमान दरों के मान के समनुरूप किया गया है, जिसे पूर्व में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था।

प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार, तटीय कार्गो के लिए दर विदेशी कार्गो के लिए प्रयोज्य दर के 60% से अधिक नहीं होगी। चूंकि, यथामूल्य दर में ऐसे 60% का परिकलन व्यवहार्य नहीं होगा, विनिर्दिष्ट तटीय कार्गो के लिए 100/-रुपए प्रति टन की दर का प्रस्ताव इस विचार से किया गया है कि विदेशी कार्गो के मामले में यथामूल्य दर में 50% की कटौती की गई है। तथापि, केओपीटी यथामूल्य दर के अंतर्गत कार्गो के लिए 80/-रुपए प्रति टन की दर से घाटशुल्क की न्यूनतम दर इस विचार से प्रस्तावित करना चाहता है कि तटीय दर 50/-रुपए प्रति टन प्रस्तावित की गई है। ऐसा इस कारण है कि ऐसा कार्गो हो सकता है, जिसपर घाटशुल्क की यथामूल्य दर नगण्य हो, किसी कार्गो के लिए प्रस्तावित निम्नतम घाटशुल्क दर से भी कम हो।

**ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार**

- (i) ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए प्रस्तावित दरें मानवशक्ति की आपूर्ति के लिए हैं। कृपया, स्पष्ट करें कि क्या केओपीटी ने केडीएस में जहाजी कुली गतिविधि को अधिग्रहीत कर लिया है।
- (ii) यद्यपि, ये दरें मानवशक्ति की आपूर्ति के लिए हैं, दरें उत्पादन के लिए अर्थात् प्रति टन आधार पर प्रस्तावित हैं। यदि हां, तो प्रति टन दर उत्पादन/उत्पादकता स्तरों के साथ भिन्न होनी चाहिए। अतः केओपीटी से अनुरोध है कि वह उत्पादकता के भिन्न स्तरों के लिए प्रति टन दरें प्रस्तावित करे।

केडीएस में जनशक्ति की ऑन-बोर्ड आपूर्ति कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड द्वारा की जाती है। पत्तन केडीएस में ऐसी कोई गतिविधि संचालित नहीं करती।

विद्यमान दरों के मान में, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार ऑन-बोर्ड एक घाटशुल्क प्रभार का एक संघटक है, जिसे आबद्ध कर दिया गया है तथा घाटशुल्क एवं ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों के लिए पृथक दरों का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि, विद्यमान प्रशुल्क में उत्पादकता स्तर के आधार पर कोई परिवर्ती दर नहीं थी, असंबद्धकरण के प्रथम उपाय के रूप में प्रस्तावित दर में एक एकल स्लेब दर का निर्धारण किया गया है। उत्पादन/उत्पादकता स्तर के संदर्भ में ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार की प्रति टन दर तर्कसंगत हो सकती है, किंतु उसकी शुरुआत करने के लिए भारी डाटा का संग्रहण एवं विश्लेषण किया जाना आवश्यक होगा, जो इस चरण पर संभव नहीं है। अतः टीएएमपी से अनुरोध है कि वह मामले पर विचार करे तथा ऑन-बोर्ड प्रहस्तन के संबंध में उत्पादकता के भिन्न-भिन्न स्तरों के लिए प्रति टन दरों पर जोर न दे। यह प्रक्रिया दरों के भावी संशोधन के लिए की जा सकती है।

**तट प्रहस्तन प्रभार**

खंड-6 की टिप्पणी (ii) के संदर्भ में पत्तन का प्रस्ताव 50% छूट अनुमत करने का है, यदि वह तट प्रहस्तन प्रभारों की परिभाषा में विनिर्दिष्ट सेवाओं के केवल एक भाग की व्यवस्था करे। तथापि, तट प्रहस्तन प्रभारों की परिभाषा में विभिन्न सेवाएं शामिल हैं। अतः 50% की एकसमान छूट के बनाए रखने के लिए इस मद की प्रतिशतता विनिर्दिष्ट करें, जब पत्तन विभिन्न सेवाएं प्रदान नहीं करती।

हुक स्थल तथा यार्ड/शेड के बीच कार्गो का स्थानांतरण, जिसमें यार्ड/शेड पर स्टेकिंग शामिल है तथा परिदाय/प्राप्ति के लिए कार्गो का लदान/उतराई तट प्रहस्तन प्रभार के दो संघटक हैं। संपूर्ण प्रचालनों के लिए एक एकल प्रभार प्रयोज्य है। इस विचार को ध्यान में रख कर 50% छूट का प्रस्ताव किया गया है कि प्रयोक्ता तट प्रहस्तन के उपर्युक्त किसी एक संघटक के लिए पत्तन की सेवाओं का उपभोग नहीं करेंगे।

**कार्गो पर विलंब शुल्क**

- (i) केओपीटी निःशुल्क अवधि के प्रयोजनार्थ खतरनाक II, III तथा IV कार्गो, समी अन्य जोखिम रहित कार्गो तथा जोखिम भिन्न ट्रांसशिप कार्गो के विद्यमान श्रेणीकरणों की एक ही समूह में एक श्रेणी के अंतर्गत ले आया है। ऐसा करते समय, जोखिम-भिन्न पोतांतरण कार्गो के संबंध में विद्यमान 12 निःशुल्क दिनों को घटाकर तीन दिन करने का औचित्य बताएं।

प्रस्तावित दरों के मान में, जहाज के अवतरण की अंतिम तिथि के पश्चात संपूर्ण संप्रेषण के लिए निःशुल्क अवधि को गिना जाना है तथा पत्तन के गैर-प्रचालनात्मक दिवसों के अतिरिक्त, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों को भी निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजनार्थ निकाल दिया जाएगा। इस प्रकार निःशुल्क अवधि स्वतः बढ़ जाएगी। विद्यमान दरों के मान में अधिकांश कार्गो के लिए विलंब शुल्क की दर 75/- रुपए तथा अधिक है। प्रस्तावित दरों के मान में, कार्गो समूहों को पुनः संगठित किया गया है तथा विलंब शुल्क प्रभार की समग्र दरों में भी पर्याप्त कमी हुई है। इस प्रकार, यद्यपि विद्यमान निःशुल्क अवधि के साथ तुलना किए जाने पर यद्यपि जोखिम रहित पोतांतरण कार्गो की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि संख्यात्मक अर्थों में कम प्रतीत होती है, वास्तविक प्रभाव प्रतिकूल नहीं होगा। इसके अतिरिक्त, पोतांतरण कार्गो के भंडार का विस्तार यदि शून्य नहीं तो नगण्य है। इस प्रकार, इस के लिए किसी पृथक भंडारण दर का अनुरक्षण करने की आवश्यकता नहीं है तथा इसका औचित्य भी नहीं है।

- (ii) कृपया, नेपाल तथा भूटान के लिए खतरनाक- भिन्न कार्गो के लिए विद्यमान निःशुल्क अवधि को 7 दिन से घटाकर 6 दिन करने के कारण स्पष्ट करें।

यद्यपि, नेपाल एवं भूटान कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि को विद्यमान 7 दिन से घटाकर प्रस्तावित 6 दिन कर दिया गया है, ऐसे कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि में निश्चित/स्वतः वर्धन होगा, क्योंकि प्रस्तावित दरों के मान में निःशुल्क अवधि की गणना जहाज के अवतरण की अंतिम तिथि के पश्चात की जाएगी। विलंब शुल्क प्रभार की समग्र दर को भी घटा दिया गया है। अतः यह महसूस किया गया है कि कुल मिलाकर विलंब शुल्क की प्रस्तावित संरचना व्यापार जगत के लिए अधिक लाभप्रद होगी।

- (iii) खंड-7 टिप्पणी (1)(कार्गो पर विलंब शुल्क) के संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट/प्रस्तुत करें:-  
(क) यान से पहले ही उतारे गए कार्गो के लिए अंतिम

विगत अनुभव के अनुसार, कई बार कार्गो की निःशुल्क उतराई के क्रम में भी जहाज का प्रचालन आयातकों द्वारा या यान अथवा उनके एजेंटों द्वारा उनके अपने स्वयं के बीच झगड़ों के कारण रोक दिया जाता है अथवा मध्य में ही धीमा कर

अवतरण तिथि (एलएलडी) में परिवर्तन के कारण बताए जब यान कार्यशील बर्थ में पत्तन को आरोप्य न किए जाने वाले किसी कारण/दोष से 24 घंटे से अधिक समय से कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा है।

(ख) इस आशय की एक शर्त का प्रस्ताव किया जाए कि कार्गो पर विलंब शुल्क उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होगा, जब पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों से कार्गो की निकासी नहीं की जा सकती।

#### बुलाई

केओपीटी ने कार्गो के संवहन के लिए विद्यमान प्रति टन दरें प्रस्तावित की हैं, जब वह संवहन कार्य करता है। तथापि, लदान तथा/अथवा उतराई सेवा को प्रस्तावित व्यवस्था से अलग रखा गया है। कृपया, लागत व्योरो सहित प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं।

#### लदान/उतराई/पुनः स्टैकिंग प्रभार

विद्यमान व्यवस्था में केडीएस में प्रयोज्य लिफ्टिंग प्रभारों की दरें तथा एचडीसी में लदान/उतराई/पुनः स्टैकिंग प्रभार भिन्न दरों पर उद्ग्रहणीय हैं। प्रस्तावित दरों के मान में, केओपीटी 'तट प्रहस्तन प्रभार' के अंतर्गत शामिल न किए गए प्रचालन के लिए वस्तु/पैकेज के लदान/उतराई/पुनः स्टैकिंग के रूप में प्रशुल्क मद को पुनर्नामित करना चाहता है तथा इसने केओपीटी की दोनों प्रणालियों के लिए एकसमान दरों का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने तट प्रहस्तन प्रभार को असंबद्ध करने वाले विभिन्न स्लैबों के लिए इस श्रेणी के अंतर्गत घटे स्तरों पर दरों का प्रस्ताव किया है। असंबद्ध किए गए तट प्रहस्तन प्रभार के संघटक की प्रमात्रात्मक गणना करके प्रस्तुत करें।

दिया जाता है। कई बार यान द्वारा या आयातकर्ता अथवा उनके एजेंटों द्वारा काम को बंद कर दिए जाने के कारण, यान को स्थानांतरित करना पड़ता है तथा प्रतीक्षा गोदी में रखना पड़ता है, ताकि उस स्थान पर अन्य योग्य जहाज के लिए स्थान बनाया जा सके, शेष कारणों को विवाद/कठिनाई का समधान होने के पश्चात तदनंतर उतराई कार्य किया जाता है। ऐसी घटनाएं भी हो सकती हैं जब पर्याप्त उपकरण तथा/अथवा उतारे जा रहे कार्गो की निकासी के लिए उनकी ओर से संवहन की व्यवस्था में कठिनाइयों तथा अक्षमताओं के कारण आयातकर्ता अथवा उनके एजेंट द्वारा उतराई प्रचालन जानबूझ कर धीमा कर दिया जाता है। ऐसी स्थितियों पर विचार करते हुए, विलंब शुल्क के परिकलन के प्रयोजनार्थ 'अवतरण तिथि' को 'अवतरण की अंतिम तिथि' मानने के प्रावधान के किसी दुरुपयोग से बचने/उसे हतोत्साहित करने के लिए खंड-7 की टिप्पणी (i) की शर्तें रखी गई हैं।

आयातकर्ता द्वारा अपने कार्गो का परिदाय प्राप्त करने में समर्थ न होने के लिए पत्तन पर सामान्यतः आरोप्य कारण पत्तन द्वारा लदान के प्रयोजनार्थ उपकरण तथा/या श्रमिकों की आपूर्ति न किया जाना है। तथापि, ऐसी स्थिति से बचने के लिए, प्रस्तावित दरों के मान के खंड-6 के अंतर्गत प्रावधान रखे गए हैं, जिनके तहत आयातकर्ता/निर्यातकर्ता परिदाय के लिए अपने कार्गो के लदान की व्यवस्था कर सकता है तथा प्रयोज्य प्रहस्तन प्रभार के भुगतान से बच सकता है। एचडीसी में, आयातकर्ता/निर्यातकर्ता अथवा उनके एजेंट कार्गो की निकासी के लिए उपकरण तथा श्रमिक व्यवस्था सामान्यतः स्वयं ही करते हैं। पत्तन द्वारा कार्गो का परिदाय न करने के मामले में विलंब शुल्क की अनप्रयोज्यता का पृथक प्रावधान रखने में इस प्रावधान के दुरुपयोग के अवसर उत्पन्न हो सकते हैं। तथापि, यह महसूस किया गया है किसी अन्य प्रावधान की आवश्यकता नहीं है। इसके अतिरिक्त, ऐसे मामलों पर आवश्यकता होने पर सदैव एमपीटी अधिनियम की धारा-53 के अनुसार बोर्ड को प्रदत्त शक्ति के अंतर्गत कार्रवाई की जा सकती है।

प्रस्तावित दरों के मान के खंड-8 के अंतर्गत उद्ग्रहणीय संवहन प्रभार पत्तन पर बुनियादी एवं आम प्रचालन के लिए नहीं है। हुक स्थल तथा स्टैकिंग यार्ड के बीच कार्गो के संवहन का बुनियादी प्रचालन (लदान/उतराई सहित) तट प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत शामिल है तथा इसलिए, खंड-8 के अंतर्गत दरें केवल अतिरिक्त अनुत्पादक संवहन के लिए हैं। संगत रूप से, विद्यमान दरों के मान में भी ऐसी सेवा के लिए समान दरें निहित हैं तथा प्रस्तावित दरों के मान में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

प्रस्तावित दरों के मान में, खंड-9 के अंतर्गत उद्ग्रहणीय लदान/उतराई/पुनः स्टैकिंग प्रभार कार्गो को प्रदान किए जाने के लिए अपेक्षित बुनियादी सेवाओं के लिए नहीं है, बल्कि वे अतिरिक्त अनुत्पादक प्रचालनों के लिए हैं, जिनके लिए पृथक प्रभार का विद्यमान दरों के मान के अंतर्गत भी उद्ग्रहण किया जा रहा है। प्रस्तावित दरों के मान में, परिदाय/प्राप्त/स्टैकिंग की प्रक्रिया में ऐसे बुनियादी प्रचालन तट प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत शामिल हैं। विद्यमान दरों के मान के अनुसार, केडीएस में 5 टन तथा उससे आगे अधिक के भार वाले पैकेजों/वस्तुओं के परिदाय/प्राप्ति/स्टैकिंग के लिए घाटशुल्क के अलावा लिफ्टिंग प्रभार उद्ग्रहणीय है। तथापि, प्रस्तावित दरों के मान में, ऐसी सेवाएं तट प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत शामिल हैं, जो विद्यमान घाटशुल्क प्रभार से असंबद्ध संघटक है। इस प्रकार, प्रस्तावित दरों के मान में ऐसे कार्गो के परिदाय/प्राप्ति/पुनः स्टैकिंग के लिए कोई पृथक या अतिरिक्त प्रभार (जैसे विद्यमान लिफ्टिंग प्रभार) नहीं है। लिफ्टिंग प्रभारों की विद्यमान दरों की तुलना में (कार्गो की सभी श्रेणियों के लिए) तट प्रहस्तन प्रभार की दरें भी कम कर दी गई हैं/काफी सीमा तक युक्तिसंगत बना दी गई हैं।

एचडीसी में, कार्गो की तट प्रहस्तन सेवा सामान्यतः पत्तन द्वारा प्रदान नहीं की जाती। तथापि, किसी आपात स्थिति की आवश्यकता का सामना करने के लिए विद्यमान दरों के मान में ऐसा प्रस्ताव रखा गया है। चूंकि, केओपीटी के लिए

समग्र रूप से एकसमान दर रखने का सिद्धांततः निर्णय लिया गया है, लदान/उत्तराई/पुनः स्टैकिंग प्रभार की एकसमान दर का प्रावधान प्रस्तावित दरों के मान में किया गया है।

4. कंटेनर एवं कंटेनरबंद कार्गो पर प्रभार  
कंटेनर/कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क :

- (i) (क) इस प्राधिकरण ने केओपीटी को कंटेनर प्रहस्तन हेतु एक एकल बाक्स दर अपनाने तथा सीपीवाई तथा सीपीवाई-भिन्न में कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने की सलाह दी थी (अप्रैल 2001 के आदेश का पैराग्राफ 15(vii)(ख) तथा 15(vii)(घ)।

(ख) केडीएस के कंटेनर टर्मिनल में प्रहस्तन किए गए कंटेनर तथा कंटेनरबंद कार्गो के लिए प्रभार तथा केडीएस के कंटेनर टर्मिनल से अन्यत्र स्थान पर प्रहस्तन किए गए कंटेनर तथा कंटेनरबंद कार्गो के लिए प्रभारों को पृथक-पृथक निर्धारित किया गया है। एचडीसी के संबंध में, मदवार ब्योरों के साथ कंटेनर प्रहस्तन की पृथक दरें निर्धारित की गई हैं। इस विद्यमान स्थिति के स्थान पर केओपीटी ने अब ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों तथा टॉट प्रहस्तन प्रभारों पर कंटेनर तथा कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क के उद्ग्रहण हेतु केडीएस तथा एचडीसी पर प्रयोज्य एकसमान दरों का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में, कृपया प्रस्तावित दरों की तुलना में विद्यमान दरों का विश्लेषण अंतर दर्शाते हुए प्रस्तुत करें तथा दरों में वृद्धि, यदि कोई हो, का औचित्य बताएं जो लागत ब्योरों से समर्थित हो। साथ ही, केडीएस तथा एचडीसी में समान दरों का अनुरक्षण करने के प्रस्ताव का औचित्य प्रदत्त सेवाओं, उत्पादकता स्तरों तथा दोनों प्रणालियों में सेवाएं प्रदान करने की लागत में अंतर के संदर्भ में स्पष्ट करें।

विद्यमान दरों के मान के अनुसार 6 भिन्न बाक्स दरें (खाली कंटेनरों को निकाल कर) हैं, प्रत्येक सीपीवाई तथा गैर-सीपीवाई के लिए। प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, केओपीटी ने दर संरचना की केवल 3(तीन) श्रेणियों का प्रस्ताव किया है, जो सीपीवाई तथा गैर-सीपीवाई, दोनों के लिए प्रयोज्य है। इस प्रकार, प्राधिकरण को यह मानना चाहिए कि केओपीटी ने पहले ही एक एकल बाक्स दर अपनाना शुरू कर लिया है, जिसका प्रस्ताव पर्याप्त वित्तीय निहितार्थों के कारण इस समय एक साथ नहीं किया जा सकता।

केओपीटी ने इस बात को विचार में रखते हुए एकसमान दर का प्रस्ताव किया है कि प्रत्येक डॉक प्रणाली दूसरी डॉक प्रणाली के अनुपूरक के रूप में कार्य करती है, इस प्रकार यह समग्र रूप से संगठन के समग्र हित में योगदान देती है। तथापि, इस प्रक्रिया में, केओपीटी ने यह सुनिश्चित करने का प्रयास किया है कि दोनों डॉक प्रणालियों में कंटेनर प्रहस्तन की समग्र लागत में वृद्धि न हो, जब तक कि ऐसा नितांत आवश्यक न हो तथा यह केओपीटी में कंटेनर यातायात की समग्र अभिवृद्धि के लिए निषेधात्मक न हो। अतः केडीएस की समेकित बाक्स दर तथा एचडीसी की मदवार ब्योरेवार दर से एक नई दर संरचना का प्रस्ताव किया गया है। ऐसा करते समय केओपीटी ने सुनिश्चित किया है कि घाटशुल्क से ऑन-बोर्ड प्रभार को असंबद्ध करने की टीएएमपी की पूर्ववर्ती सलाह का भी अनुसरण किया जाए। केओपीटी ने पहले ही दोनों डॉक प्रणालियों में कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किया है। दोनों डॉक प्रणालियों की विद्यमान दरें तथा साथ ही प्रस्तावित दरें प्रस्ताव के साथ पहले ही टीएएमपी की अपेक्षानुसार प्रपत्र-II में प्रस्तुत कर दी गई थीं। तथापि, बेहतर अवबोधन के लिए, केडीएस तथा एचडीसी के लिए स्थिति नीचे प्रस्तुत की गई है :-

किस्म	सीपीवाई				गैर-सीपीवाई			
	विद्यमान	प्रस्तावित	विद्यमान	प्रस्तावित	विद्यमान	प्रस्तावित	विद्यमान	प्रस्तावित
		घाट	तट	जोड़		घाट	तट	जोड़
		शुल्क	प्रहस्तन			शुल्क	प्रहस्तन	
आयात								
श्रेणी-I	5500	2200	220+165	2585	4500	2200	0	2200
आयात								
श्रेणी-II	6000	2200	220+165	2285	5000	2200	0	2200
		4000	220+165	4385		4000	0	4000
		6200	220+165	6585		6200	0	6200
निर्यात								
श्रेणी-I	3600	2200	220+165	2585	2800	2200	0	2200
निर्यात								
श्रेणी-II	4500	2200	220+165	2585	2800	2200	0	2200
निर्यात								
श्रेणी-III	6000	2200	220+165	2585	5000	2200	0	2200
खाली	750	450	220+165	835	500	450	0	450

किस्म	सीपीवाई				गैर-सीपीवाई			
	विद्यमान	प्रस्तावित	विद्यमान	प्रस्तावित	विद्यमान	प्रस्तावित	विद्यमान	प्रस्तावित
अवतरण/								
पोतलदान	1600	2200+275	1500	2200+275	1500	2200+275		
व्हे से	900	220	600	55	300	0		
याई में								
सदहन								
कंटेनर की								
सुपुर्दगी/								
प्राप्ति/	350	165	250	55	200	0		
जोड़	2850	2860	2350	2585	2000	2475		

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि केओपीटी ने समग्र दरों में कुछ वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जहां पत्तन आंशिक या शून्य तट प्रहस्तन सेवाएं प्रदान करती हैं तथा निजी प्रचालक तट प्रहस्तन सेवाएं प्रदान करते हैं। ऐसा प्रस्ताव क्रेनों तथा श्रमिकों के रूप में पत्तन द्वारा सृजित तट सुविधाओं के पूर्ण उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए किया गया है। इसके अतिरिक्त, इससे सड़कों, कंटेनर याडों इत्यादि पर उपगत लागत की कुछ वसूली भी सुनिश्चित होगी, जिनका निजी क्रेन प्रचालक, जो तट सेवाएं प्रदान करते हैं, पत्तन के साथ मिलकर उपयोग करते हैं तथा राजस्व अर्जित करते हैं।

(ग) 3 श्रेणियों के लिए निर्धारित विभेदक घाटशुल्क प्रभारों का औचित्य लदे हुए कंटेनरों की इन श्रेणियों को पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं की लागत में अंतरों के संदर्भ में बताएं।

3 (तीन) श्रेणियों के लिए निर्धारित विभेदक घाटशुल्क दरें पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं की लागत में अंतर के कारण नहीं हैं, बल्कि पिछले संशोधन के दौरान प्राधिकरण द्वारा दिए गए परामर्शानुसार भविष्य में एकल बाक्स दर को धीरे-धीरे अपनाने के अंतिम लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए पत्तन प्रशुल्क के प्रति उनकी संवेदनीयता के कारण हैं।

(ii) अभिचिन्हांकित आईसीडी तथा अन्य आईसीडी से कंटेनरों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दरों में महत्वपूर्ण अंतर है। कृपया, प्रस्तावित विभेदक दर के पीछे तर्काधार को स्पष्ट करें।

वर्तमान में अभिचिन्हांकित आईसीडी के अलावा आईसीडी में कोई यातायात नहीं है। अतः अभिचिन्हांकित आईसीडी में कंटेनर यातायात को और प्रोत्साहित करने के लिए संवर्धनात्मक प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है।

(iii) केडीएस के लिए प्रयोज्य कंटेनरों पर प्रस्तावित ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार के संदर्भ में कृपया बताएं कि क्या केओपीटी ने केडीएस में जहाजी कुली गतिविधि अधिग्रहीत कर ली हैं। यदि हां, तो कृपया कोलकाता डॉक लेबर बोर्ड (केडीएलबी) की भूमिका बताएं। इसके अतिरिक्त, प्रदान की जा रही ऑन-बोर्ड सेवाओं की सूची तैयार करें।

केडीएस में कंटेनरों के संचालन के लिए श्रमिकों की ऑन-बोर्ड आपूर्ति कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड द्वारा उनके द्वारा उद्ग्रहीत पृथक् प्रभार पर की जाती है। अतः प्रस्तावित दरों के मान में ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार वर्तमान में केडीएस में प्रयोज्य नहीं है।

(iv) प्रस्तावित खंड-13 में (कंटेनर संबंधी तट प्रहस्तन प्रभार) केओपीटी ने पृथक् दरों का प्रस्ताव किया है, जब केओपीटी आंशिक श्रमिक/उपकरण उपलब्ध कराता है। 'श्रम/उपकरण का भाग' विवरण अस्पष्ट है, जिसे स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाना चाहिए।

तट प्रहस्तन की विभिन्न सेवाओं के अलग-अलग सेवा संघटक हैं, जिसके आगे विभिन्न उपकरण, उपकरण संयोजन, श्रमिक इत्यादि जैसे विभिन्न संसाधन संघटक हैं। तट सेवाओं का उपभोग करने के क्रम में प्रयोक्ता को ऐसे एक या अनेक संसाधन संघटकों का प्रयोग करना पड़ेगा, किन्तु सब का नहीं। ऐसी स्थिति का सामना करने के लिए, 'श्रम/उपकरण का भाग' के लिए दर रखी गई है, जैसाकि एचडीसी में कंटेनर प्रहस्तन के लिए विद्यमान दरों के मान में पहले ही प्रवृत्त है।

(v) इस आधार पर कि लदे तथा खाली कंटेनरों का प्रहस्तन प्रचालन समान है, केओपीटी ने स्थानांतरण प्रभारों के लिए विद्यमान विभेदक दरें हटाने एवं दोनों दरों में से निम्नतर दर (700/- रुपये) को अपनाने का प्रस्ताव किया है। यह प्रतीत होता है कि खाली कंटेनर का प्रहस्तन करने की विद्यमान दर 700/-रुपए की प्रस्तावित दर से कम है। कृपया, स्पष्ट करें तथा विद्यमान दरों के मान में खाली कंटेनरों के लिए 700/-रुपए का निर्धारण करने वाले खंड का अवलोकन करें।

एचडीसी में ऐसे प्रचालन के लिए विद्यमान दरों के मान के अनुसार अवतरण प्रभार जमा पोतांतरण प्रभार (अर्थात् भरे कंटेनरों के लिए 1500/-रुपए + 1500/-रुपए तथा खाली कंटेनरों के लिए 750/-रुपए + 750/-रुपए) वसूल किए जाते हैं, जो प्रस्तावित दर से उच्चतर हैं। केडीएस में, ऐसे प्रचालन के लिए विद्यमान प्रभार भरे कंटेनर के लिए 2000/-रुपए तथा खाली कंटेनर के लिए 500/-रुपए है। भरे तथा खाली, दोनों कंटेनरों के लिए केडीएस एवं एचडीसी, दोनों में प्रस्तावित दर 700/-रुपए है। इस प्रकार भरे कंटेनर के लिए दर में पर्याप्त कमी की गई है। खाली तथा भरे, दोनों प्रकार के कंटेनरों के प्रचालन में समानता को विचार में लेते हुए रिक्त कंटेनर के लिए मार्जिनल वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

(vi) माल भरने और खाली करने के प्रभारों के संदर्भ में नवीन संरचना के लिए आधार लागत व्ययों के साथ प्रस्तुत करें, ताकि प्रस्तावित दरों का औचित्य सिद्ध हो सके।

माल भरने/खाली करने के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित विद्यमान दरें खंड-9, क्रमांक 2, खंड-10 क्रमांक 2(क) तथा (ख) एवं खंड-18.1 में दी गई हैं। यह देखा जा सकता है कि प्रस्तावित दर संरचना प्रत्येक डॉक प्रणाली द्वारा वर्तमान में प्रदत्त सेवाओं के स्वरूप पर निर्भर करते हुए केडीएस एवं एचडीसी में प्रयोज्य विभिन्न धाराओं के अंतर्गत विद्यमान दरों को समेकित करने के प्रयास के अलावा कुछ भी नहीं है। ऐसा कर दिया गया है, क्योंकि केओपीटी ने एक नीति के रूप में दोनों डॉक प्रणालियों के लिए समान सेवाओं के लिए समान दरों का प्रस्ताव किया है। तथापि, विद्यमान खंड-18.1 में निर्धारित पूर्ववर्ती दरों में कुछ वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, क्योंकि पूर्ववर्ती दरें मात्र सांकेतिक थीं तथा सेवाएं



प्रदान की जानी अपेक्षित नहीं थी। अब ऐसी किसी भी आवश्यकता के लिए उचित दरों का अनुरक्षण किया जाना विवेकपूर्ण समझा गया है, ताकि पत्तन के पास ऐसी सेवाओं के लिए अपर्याप्त धनराशि न हो।

(vii) कृपया, खतरनाक-। कार्गो वाले कंटेनरों को प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रस्तावित दर का लागत व्ययों के साथ औचित्य बताएं तथा प्रदत्त की जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं की सूची बनाएं। इस संबंध में, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.7.3 का अवलोकन करें।

खतरनाक-। कंटेनर के प्रहस्तन के दौरान, पत्तन से इसकी निकासी तक सभी उपकरणों तथा व्यवस्था के साथ अग्नि कर्मियों को नियोजित किया जाता है, जिसमें अपेक्षित प्रलेखन औपचारिकताओं को पूरा करने के लिए अनिवार्यतः कुछ समय लगता है। इसमें पर्याप्त लागत अंतर्ग्रस्त है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.7.3 में सभी खतरनाक कंटेनरों के मामले में प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभार के 25% की सीमा तक प्रीमियम का उद्ग्रहण करने का प्रावधान किया गया है। तदनुसार, केओपीटी के लिए एक एकसमान दर का अनुरक्षण करने के पत्तन के प्रयास के मद्देनजर, 1000/-रुपए प्रति टीईयू की दर का प्रस्ताव कंटेनर वाहक खतरनाक-। कार्गो के लिए किया गया है। लागत विवरणों के संबंध में यह कहा जा सकता है कि यदि हम डॉक के भीतर खतरनाक-। कार्गो वाले कंटेनर का औसतन 2 पारी ठहरने को विचार में लें, तो 2 अग्नि कर्मियों (प्रत्येक पारी में 1) के नियोजन की लागत उक्त प्रस्तावित दर को युक्तिसंगत रूप से न्यायोचित ठहराती है।

(viii) विद्यमान दरों के मान में पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित किए गए हैं। पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्रभार मसौदा दरों के मान में प्रस्तावित किए गए प्रतीत नहीं होते। पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्रभारों को, यदि आवश्यक हो, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.5.1 के समनुरूप प्रस्तावित किया जाए।

केओपीटी में केवल फीडर यान प्रचालन करते हैं। इस पत्तन से कंटेनरों का पोतांतरण नहीं किया जाता। तथापि, किसी अप्रत्याशित आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्राधिकरण के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.5.1 के अनुसार पोतांतरण कंटेनरों के लिए एक पृथक दर पर विचार किया जाएगा।

(ix) कृपया, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.3 के आलोक में भरे हुए कंटेनर तथा खाली कंटेनर पर भंडारण प्रभार के लिए विभेदक दरों का प्रस्ताव करने के कारण प्रस्तुत करें।

भरे हुए कंटेनरों के लिए अवसंरचनात्मक सहायता खाली कंटेनरों से भिन्न है। अतः भंडारण प्रभार के लिए दर भिन्न होगी। उदाहरणार्थ, सुरक्षा, भंडारण यार्ड की किस्म, भरे कंटेनर के लिए पत्तन का दायित्व इत्यादि को इस प्रयोजनार्थ ध्यान में रखना होगा।

(x) (क) केओपीटी ने प्रयोक्ताओं की सूचित मांग पर खतरनाक-। कार्गो को सन्निहित करने वाले भरे हुए आयात/निर्यात कंटेनर पर भंडारण प्रभार के उद्ग्रहण के लिए नई रस्लैब संरचना का प्रस्ताव किया है। नई रस्लैब संरचना के लिए आधार प्रस्तुत करें।

प्रस्तावित दरों के मान में विद्यमान दरों के मान में यथा उपबंधित कार्गो एवं कंटेनर के लिए भंडारण प्रभारों की पृथक दरों के बजाए कार्गो तथा कंटेनर के लिए इकट्ठे एकिकृत भंडारण प्रभार शामिल हैं। यद्यपि, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.7.3 में किसी खतरनाक कंटेनर (उदाहरणार्थ खतरनाक-I, II, III तथा IV) के लिए 25% की सीमा तक प्रीमियम पर भंडारण प्रभार के उद्ग्रहण की गुंजाइश है। केओपीटी ने खतरनाक-। कार्गो वाले कंटेनर के लिए एक पृथक दर का प्रस्ताव किया है, जबकि खतरनाक-II, III तथा IV कार्गो वाले कंटेनर के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार जोखिम रहित कार्गो वाले कंटेनर के लिए प्रभार के समान है। सिद्धांततः, केओपीटी खतरनाक-। कार्गो वाले किसी कंटेनर की उसके अत्यधिक ज्वलनीय स्वरूप के कारण डॉक के भीतर रखने को हतोत्साहित करना चाहता है तथा उन्हें सामान्यतः कुछ स्थलों से उसी दिन प्रत्यक्ष सुपुर्दगी हेतु अवतरण करने की अनुमति दी जाती है। इस पृष्ठभूमि में एक दांडिक उपाय के रूप में, खतरनाक-। कार्गो वाले कंटेनर के लिए उच्चतर रस्लैब दरों का प्रस्ताव किया गया है। प्रासंगिक तौर पर, विद्यमान दरों के मान के अनुसार, खतरनाक-। कार्गो वाले कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार कहीं अधिक होंगे, यदि कंटेनर की औसत लदान योग्यता को विचार में लिया जाए।

(ख) ऐसा प्रतीत होता है कि खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार सामान्य कंटेनरों की तुलना में प्रीमियम के साथ है। कृपया, पुष्टि करें कि खतरनाक कंटेनरों पर प्रस्तावित भंडारण प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.7.3 के समनुरूप हैं।

स्थिति को ऊपर पैरा (x)(क) में स्पष्ट कर दिया गया है।



- (xi) खंड-15 की टिप्पणी-4 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.8.2 के समनुरूप नहीं है।

सहज रिकार्ड तथा परिकलन के लिए केओपीटी ने प्रस्ताव किया है किसी यान के कंटेनर की अवतरण तिथि उस यान की अंतिम अवतरण तिथि होगी, जिसमें कंटेनर को संवाहित किया जाता है। तथापि, खंड 5.8.2 के अंतर्गत दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए निःशुल्क ठहरने के समय का परिकलन अवतरण के दिन के पश्चात अगले दिन से करने का प्रस्ताव किया गया है।

- (xii) एफसीएल कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए घाटशुल्क में छूट प्रदान करने के लिए शुरू की गई छूट संरचना के संदर्भ में प्रहस्तन की गई प्रमात्रा के लिए प्रस्तावित स्लैबों का आधार तथा प्रस्तावित छूट की प्रमात्रा का आधार बताया जाए।  
केओपीटी द्वारा सुपुर्दगी के लिए समय-सीमा के संबंध में खंड-16.5 तथा व्याज के संबंध में शर्त को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.18.3 के समनुरूप आशोधित किया जाना आवश्यक है।

**कंटेनर पर छूट :-** घाटशुल्क पर छूट देने का प्रमुख विचार स्वयं आयातकों/निर्यातकों को लाभ अनुमत करना है। निर्यातकों/आयातकों के कंटेनरों की प्रमात्रा के अर्थ में उनके विभिन्न पार्श्वचित्रों पर इस प्रयोजनार्थ विचार किया गया है तथा तदनुसार, छोटे तथा बड़े, दोनों प्रकार के आयातकों/निर्यातकों को लाभ के युक्तिसंगत वितरण के लिए स्लैबों को इस प्रकार संगठित किया गया है।  
प्रस्तावित दरों के मान की खंड-16.5 में छूट का दावा करने तथा उस पर कार्रवाई करने की प्रविधि विनिर्दिष्ट की गई है। तथापि, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड-2.18.3 तथा 2.18.4 प्रभार के भुगतान तथा अतिप्रभार के प्रतिदाय से संबंधित हैं। छूट के प्रतिदाय का अभिप्राय अतिप्रभार का प्रतिदाय नहीं है।

## 5. विविध प्रभार

केओपीटी ने निम्न उपकरणों के संबंध में किराया प्रभारों की विद्यमान दर की तुलना में वर्धित किराया प्रभार प्रस्तावित किए हैं :-

(क) लोकोमोटिव

(ख) बुलडोजर (10 मी०टन से कम)

(ग) बुलडोजर (10 मी०टन से अधिक)

(घ) टॉप लिफ्ट ट्रक/रीच स्टैकर

इसी प्रकार, पत्तन ने पट्टे पर लिए गए/अधिप्राप्त निम्न उपकरणों के लिए भी नई दरों का प्रस्ताव किया है :-

(ङ) टायर माउंटिड हाइड्रोलिक फ्रंट एंड लोडर एंड बैक हो।

(च) सेल्फ अनलोडिंग डम्पर

(छ) क्रॉलर माउंटिड एक्सकेवेटर

(ज) कंटेनर के प्रहस्तन से अन्यथा प्रयोग के लिए आरएमक्यूसी

(झ) स्प्रेडर (40 फुट)

बुलडोजर, टॉप लिफ्ट ट्रक/रीच स्टैकर इत्यादि को सामान्यतः किराए पर नहीं दिया जाता। कार्गो के संचालन की सामान्य प्रक्रिया में इस उपकरण का प्रयोग तट प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत शामिल है। तथापि, किन्ही आकस्मिकताओं की पूर्ति हेतु स्थानीय बाजार दर को विचार में लेते हुए किराया दरों के लिए प्रावधान किया गया है। इसी प्रकार, पत्तन लोकोमोटिव का प्रयोग पत्तन रेलवे प्रणाली के भीतर वैगनों को दुरुस्त करने के लिए किया जाता है और ये सामान्यतः समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित स्थानीय हॉलेज प्रभार के अंतर्गत शामिल हैं। लोकोमोटिव किराया प्रभार का प्रस्ताव प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर हॉलेज के अंतर्गत शामिल न की गई प्रचालनात्मक अपेक्षा को पूरा करने के उद्देश्य से जोनल रेलवे के किराया दर को ध्यान में रखते हुए वर्तमान दर में कुछ वृद्धि के साथ किया गया है।

टायर माउंटिड हाइड्रोलिक फ्रंट एंड लोडर कम बैकथू सेल्फ अनलोडिंग डम्पर तथा क्रॉलर माउंटिड एक्सकेवेटर के लिए दरें प्रस्तावित की गई हैं, क्योंकि उन उपकरणों को किराए पर लेने की कार्रवाई शुरू की गई है। प्रस्तावित दरें निविदा दरें जमा प्रशासनिक उपरिव्यय हैं।

आरएमक्यूसी के संबंध में, अनुरोध की गई सूचना निम्न प्रकार है:-

(क) उपकरण की लागत - 19.5 करोड़ रुपए प्रत्येक

(ख) उपकरण का जीवन - 20 वर्ष

(ग) प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत - 6.4 लाख रुपए

प्रति माह अर्थात्  $6.4 \times 12 = 76.8$  लाख रुपए

(घ) बिजली 100 यूनिट प्रति घंटा 5/- रुपए प्रति यूनिट की दर से

(ङ) उपयोग - 365 दिन x 3 पारियों का 80% अर्थात्

876 पारियां (8 घंटे की पारी) प्रति वर्ष

अनुमानित आय	45000	
प्रचालन लागत :		
ओएवंएम लागत प्रति पारी -	8768	
(76.8 लाख रुपए ÷ 876)		
बिजली 8 घंटे की प्रत्येक पारी के लिए	4000	
(5 x 100 x 8 रुपए)		
सामान्य व्यय (976634 ÷ 876)	1111	
मूल्यहास (195 करोड़ रुपए ÷ 2)	11130	
वित्त एवं विविध व्यय (8225315 ÷ 876)	9390	
<b>उप जोड़</b>	<b>34399</b>	<b>34399</b>
<b>अतिशेष</b>		<b>10601</b>
आवंटनीय प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय		2052
(1797470 ÷ 876)		
<b>निवल अतिशेष</b>		<b>8549</b>

इस संदर्भ में कृपया निम्न प्रस्तुत करें :-

- जैसाकि पहले ही हमारे द्वारा इस प्रश्नावली में बताया गया है, खंड-2.6.3 के संदर्भ में विश्लेषण प्रत्येक पूंजीवधन के लिए किया जाए।
- उपकरण की पूंजी लागत तथा जीवन, अदा किए गए पट्टा किराए, प्रचालनात्मक लागत तथा अनुरक्षण लागत को समग्री तथा श्रम, विद्युत लागत एवं अन्य उपरिव्ययों के व्योरो सहित निर्दिष्ट करते हुए प्रस्तावित किराया प्रमारों के लिए व्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

#### पोत-भंजन प्रभार तथा शुष्क गोदी प्रभार

यानों की विभिन्न श्रेणियों के लिए विद्यमान दरों के साथ प्रस्तावित दर की तुलना करने पर पोत-भंजन प्रमारों तथा शुष्क गोदी प्रमारों में पर्याप्त कमी अवलोकित की गई है। इस संदर्भ में, केओपीटी पुष्टि करे कि प्रमारों में प्रस्तावित कमी के मद्देनजर किसी अन्य गतिविधि द्वारा पोत-भंजन गतिविधि को परस्पर आर्थिक-सहायता नहीं दी गई है। इन गतिविधियों के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत करें।

#### 6. पोत-संबद्ध प्रभार :-

##### गोदी किराया

- (i) गोदी किराए के लिए 0.25 सेंट की प्रस्तावित एकल स्लैब दर के लिए आधार को राजस्व प्रमारों सहित स्पष्ट करें। इसी प्रकार, गोदी किराया प्रमारों की प्रस्तावित न्यूनतम दर के लिए आधार बताएं।

**टिप्पणी :-** 2004-05 के लागत विवरण में कंटेनरों की उप-गतिविधि लागत के आधार पर लागत का आवंटन।

स्प्रैडर के संबंध में यह कहा जा सकता है कि विद्यमान दरों के मान में टीएएमपी ने पहले 20 फुट के स्प्रैडर के लिए प्रति पारी किराया प्रभार के रूप में 1500/-रुपए का अनुमोदन किया था। इसे ध्यान में रखते हुए, 40 फुट स्प्रैडर के लिए प्रस्तावित दर 20 फुट के स्प्रैडर से 1.5 गुना है, जो कंटेनर के मामले में अनुसरित सिद्धांत के समरूप है।

चूंकि, केओपीटी सामान्यतः पोत-भंजन गतिविधि पर कोई प्रत्यक्ष लागत उपगत नहीं करती, लात केन्द्र के रूप में पोत-भंजन को दर्शाते हुए किसी पृथक व्यय कोड का अनुरक्षण नहीं किया जाता। पोत-भंजन प्रभार पत्तन की सामान्य सुविधाओं का उपभोग करने के लिए है। यह पुष्टि की जाती है कि प्रमारों में प्रस्तावित कमी के मद्देनजर किसी अन्य गतिविधि द्वारा पोत-भंजन गतिविधि को परस्पर आर्थिक-सहायता नहीं दी जाती। जैसाकि स्पष्ट किया गया है, पोत-भंजन गतिविधि के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया जा सकता। तथापि, शुष्क गोदी गतिविधि के संबंध में लागत विवरण पहले ही टीएएमपी को प्रस्तुत किया जा चुका है।

विद्यमान प्रशुल्क अनुसूची में गोदी किराए के तीन स्लैब हैं तथा प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें केडीएस एवं एचडीसी के लिए भिन्न हैं। तथापि, केडीएस से यानों/कार्गो के तीव्र विपथन को प्रतिबंधित करने के लिए, केओपीटी बोर्ड ने समग्र रूप से केओपीटी की कुल अवसरचना के उपयोग को इष्टतम करने के लिए दोनों डॉक प्रणालियों के लिए एचडीसी में प्रयोज्य दरों पर बर्थ किराया प्रभार प्रचालित करने का निर्णय लिया। जब तक कि दोनों डॉक प्रणालियां मिलकर समान सेवाओं के लिए समान दरों की पेशकश करते हुए तारतम्य में प्रचालन न करें, व्यापार उच्चतर लागत डॉक प्रणाली का परिहार करना चाहेगा, जो अंततः निम्नतर लागत डॉक प्रणाली में संकुलन में परिणामी होगी। बदले में, यह केओपीटी से कार्गो के विपथन में परिणामी होगा। यद्यपि, एक डॉक प्रणाली में अवसरचना को अल्प उपयोग से हानि होगी तथा दिन के अंत में समग्र रूप से केओपीटी को राजस्व घाटा होगा। प्राधिकरण यह मानेगा कि कर्मचारियों तथा पेंशनभोगियों के लिए देयता संगठन अर्थात् केओपीटी की है तथा किन्हीं अलग-अलग डॉक प्रणाली की नहीं। गोदी किराए की वर्तमान प्रयोज्य दरें 3000 जीआरटी तक के यान के लिए 0.29125 सेंट, 3001 से 10000 जीआरटी तक के यान के लिए 0.25 सेंट तथा 10000 जीआरटी से अधिक के यान के लिए 0.20875 सेंट है। टीएएमपी द्वारा निर्गत संशोधित दिशानिर्देश के खंड-6.10 के अनुसार, पत्तन देयताओं तथा गोदी किराया के मामले में जीआरटी का एकल स्लैब होना चाहिए। तदनुसार, गोदी किराए के एकल स्लैब का प्रस्ताव किया गया है। निम्न तथ्यों पर विचार करने के पश्चात् प्रस्तावित दर 0.25 सेंट है :-

(क) वर्तमान में केओपीटी में यानों की अधिकतर संख्या 0.25 सेंट की दर से गोदी किराया का भुगतान कर रहे हैं।

(ख) विद्यमान दरों के मान का प्रस्ताव करते समय, डॉलर रूपांतरण दर 1 डॉलर = 45/-रुपए मानी गई थी, जबकि प्रस्तावित दर पर राजस्व पर विचार करते समय डॉलर रूपांतरण एक डॉलर = 43.52 रुपए माना गया है।

(ग) इसके अतिरिक्त, नीति दिशानिर्देश के अनुसार, तटीय यान के लिए दर पूर्ववर्ती 70% के स्थान पर विदेशगामी यान के 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए। इस प्रकार, इस खाते में कुछ राजस्व की सभावित हानि होगी।

- (ii) विद्यमान गोदी किराए प्रभार में गोदी पर तट क्रेन का प्रयोग शामिल है। पत्तन ने अब गोदी पर तट क्रेन उपलब्ध कराने के घटक को अलग कर दिया है तथा वह इसे पृथक उद्ग्रहीत करना चाहती है। प्रस्तावित एकल दर से पृथक किए गए तट क्रेन के प्रयोग हेतु प्रभारों के घटक की प्रमात्रात्मक गणना करें तथा प्रस्तुत करें। इस संबंध में, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-6.5.2 का अवलोकन करें।

तट क्रेन के लिए प्रति पारी प्रचालनात्मक लागत यान के जीआरटी आकार के अनुसार भिन्न नहीं होती, यह समी आकार के यानों के लिए समान है। अतः समय के अनुभव के साथ, इसे पृथक रूप से एक नियत दर पर वसूल करना अधिक तर्कसंगत समझा गया है। 1200/-रुपए प्रति पारी की प्रस्तावित दर वही दर है, जिसे प्राधिकरण ने पूर्व में विद्यमान दरों के मान के खंड-19.1 क्रमांक 12(ख) के अंतर्गत तट क्रेन किराया प्रभार के रूप में अनुमोदित किया था।

अतः पहले तट क्रेन के प्रयोग के लिए प्रभार का तत्व गोदी किराए में 1200/-रुपए प्रति पारी है, जो स्पष्टतया अपेक्षाकृत छोटे यान के प्रति गोदी किराया अर्जन से अवसूली रहती थी। इसके अतिरिक्त, केओपीटी में कुल 49 गोदियों में से (केडीएस - 34 तथा एचडीसी - 15) केवल 3 गोदियों में 1 या 2 तट क्रेन सेवायोग्य स्थिति में है तथा अपने सर्वोत्तम कार्यनिष्पादन स्तर पर नहीं हैं और इसलिए, यान द्वारा उनके प्रयोग पर उक्त गोदी में कार्य करने के लिए जोर नहीं दिया जाता।

इस पृष्ठभूमि में, तट क्रेन सुविधा प्रभार को गोदी किराए से असंबद्ध करना विवेकपूर्ण प्रतीत होता है।

- (iii) गोदियों की अवस्थिति, सुविधाओं इत्यादि को ध्यान में रखे बिना एक एकसमान गोदी किराए का प्रस्तव किया गया है। यह भी स्पष्ट नहीं है कि एचडीसी में तेल जेट्टी, बल्क प्रहस्तन गोदियों तथा केडीएस में तेल गोदियों के साथ किस प्रकार व्यवहार किया जा सकता है। इस प्रस्ताव की प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-6.5.1 के संदर्भ में समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

एचडीसी में तेल जेट्टियों, बल्क प्रहस्तन गोदियों को तथा केडीएस में तेल गोदियों को एक समान संव्यवहत करने का प्रश्न ही नहीं उठता जैसाकि टीएएमपी द्वारा प्रस्ताव किया गया है। यानों से गोदी किराए यानों के जीआरटी पर वसूल किए जा रहे हैं। एचडीसी की तेल जेट्टियां अथवा एचडीसी की बल्क प्रहस्तन गोदियों में उनकी गोदियां बड़ी होने के कारण बड़े आकार के यान आते हैं। अतः प्रति पारी राजस्व अर्जन भी अधिक होना चाहिए। इसी प्रकार, केडीएस में तेल गोदियां अपेक्षाकृत छोटे आकार की हैं तथा प्रति पारी राजस्व कम है। यदि गोदी किराया दर यानों के आकार को ध्यान में रखे बिना नियत की जाती तो गोदी विशिष्ट गोदी किराया तर्कसंगत होता, बशर्ते कि प्रत्येक गोदी अलग-अलग प्रणाली एवं लागत केन्द्र के रूप में कार्य करे। इसके अतिरिक्त, केओपीटी द्वारा निर्धारित गोदी किराया दर केवल गोदी पर एकसमान सेवाओं को शामिल करने के लिए है।

- (iv) संयुक्त गोदी भाड़े के प्रभारों के उद्ग्रहण के एवज में उपलब्ध कराई गई विविध सेवाएं तथा इस आशय की एक उपयुक्त टिप्पणी को दरों के मान में शामिल किया जाए।

बर्thing सुविधाओं सहित बर्थ फेस।

- (v) केओपीटी ने दंड का प्रस्ताव किया है, यदि कोई यान पत्तन पर आरोप्य न किए जाने वाले कारणों से अवकाश के दिन कार्य के लिए अपनी बुकिंग पर कार्य न करे। इसी प्रकार, केओपीटी अपने मसौदा दरों के मान में एक शर्त को शामिल करने पर विचार कर सकता है, जिसमें यह कहा जाए कि उस अवधि के लिए कोई गोदी किराया प्रभार संदेय नहीं होंगे, जब पत्तन उपकरण के खराब होने या विद्युत विफलता अथवा केओपीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कार्यों से यान को गोदी पर खाली रहने के लिए विवश होना पड़ा।

प्राधिकरण यह मानेगा कि अवकाश दिवसों को पत्तनों द्वारा उक्त दिनों में यान कार्यक्रम को सुकर बनाने के लिए बुक किए गए अपने कर्मचारों को अतिरिक्त वेतन दिया जाना अपेक्षित है। तथापि, इसके लिए पत्तन को यान से कोई अतिरिक्त प्रभार प्राप्त नहीं होता। किंतु अनेक अवसरों पर यह अवलोकन किया गया है कि यान की विशिष्ट मांग पर पत्तन द्वारा कर्मचारों और उपकरणों को अवकाश दिवसों पर कार्य करने के लिए बुक कर दिए जाने के बावजूद यानों ने कार्य नहीं किया। इस अलाभप्रद व्यय से बचने के लिए प्रस्तावित प्रावधान का निर्धारण किया गया है। जो सुझाव टीएएमपी दे रहा है, उसपर विचार किया जाना चाहिए, जब दंडिक गोदी किराया के लिए प्रावधान को संशोधन के लिए भावी प्रस्ताव में उत्पादकता स्तर से नीचे कार्य करने के लिए शामिल किया जाएगा।

#### बांधना तथा लंगर डालना

इस प्राधिकरण ने दिनांक 12 अगस्त, 2002 के अपने आदेश में केओपीटी के दरों के मान के विद्यमान खंड-3 (xii) को आशोधित किया तथा केओपीटी को सलाह दी (पैराग्राफ 7(viii)) कि वह एक स्वतंत्र प्रशुल्क मद के रूप में अथवा किसी अन्य यान संबंधित गतिविधियों के साथ उसके विलयन के लिए, एचडीसी में अपने लॉक बैरलों के प्रयोग के लिए

यात्रा पर जाने/आगमन के समय लॉक बैरल को अधिभुक्त करने के लिए प्रभार लगाने के विद्यमान प्रावधान को प्रस्तावित दरों के मान से हटा दिया गया है तथा संघटक को बर्thing सुविधा का एक भाग माना गया है।

प्रभार का उद्ग्रहण करने के संबंध में एक प्रस्ताव का निरूपण करें।

#### विविध प्रभार

- (i) गोता लगाने से संबंधित कार्य के लिए अतिरिक्त श्रमिकों की आपूर्ति हेतु प्रस्तावित नई दर के यूनिट को उपयुक्त प्रकार से 'मानव घंटे' में आशोधित करें, ताकि किसी प्रकार की अस्पष्टता से बचा जा सके।

प्राधिकरण गोता लगाने से संबंधित कार्य के लिए अतिरिक्त श्रमिकों हेतु दर को प्रस्तावित 'प्रति घंटे' से आशोधित करके 'प्रति मानव घंटा' करे।

- (ii) केओपीटी को कोलकाता पत्तन में विदेशगामी यान के आने की प्रत्याशा है तथा इसने तदनुसार नए प्रभार अमरीकी डॉलरों के संदर्भ में प्रस्तावित किए हैं। कृपया, अतिरिक्त प्रभार के उद्ग्रहण का औचित्य बताते हुए ऐसे यानों को प्रदत्त अतिरिक्त सेवाओं को स्पष्ट करें।

ऐसी दर वर्तमान में केओपीटी में आने वाले यात्री वाहक तटीय यानों के लिए विद्यमान दरों के मान में पहले से ही उपलब्ध है। चूंकि, केओपीटी को निकट भविष्य में यात्रियों सहित विदेशगामी यानों के आने की प्रत्याशा है, प्रस्तावित दरों के मान में प्रावधान किया गया है।

#### यानों का नौकर्षण एवं निर्यात

- (i) विद्यमान व्यवस्था में, नौकर्षण तथा निर्यात की विभेदक दरें केडीएस तथा एचडीसी में उद्ग्रहणीय हैं, जिनमें से एचडीसी में दर निम्नतर है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण ने 30 अगस्त, 2001 के अपने आदेश (पैराग्राफ 9(iii)(ग)) में केडीएस के लिए प्रभारित कार्गो तथा यान संबंधित प्रभारों पर रियायत अनुमत करने के लिए केओपीटी के प्रस्ताव का निपटान करते समय निम्नलिखित अवलोकन किया :-

"सीडीएस तथा एचडीसी के मामले में निर्यात की दूरी में पर्याप्त भिन्नता है। पायलट बोर्डिंग स्थल से सीडीएस तक दूरी एचडीसी तक की दूरी के दोगुने से भी अधिक है। इसका अर्थ है कि जब एचडीसी में/उसके बाहर समान संचलनों से तुलना की जाए तो सीडीएस में/उसके बाहर वाहन का निर्यात करने में अतिरिक्त लागत अंतर्ग्रस्त होगी.....।"

अब केओपीटी एचडीसी तथा केडीएस के लिए एक एकसमान दर का अनुरक्षण करना चाहता है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित को स्पष्ट करें/बताएं :-

- (क) एचडीसी तथा केडीएस, दोनों के लिए नौकर्षण तथा निर्यात की एकसमान दर का प्रस्ताव करने के पीछे तर्कधार। प्रस्तावित दरों के लिए लागत विवरणों से समर्थित आधार।

समग्र रूप से केओपीटी तथा साथ ही केडीएस एवं एचडीसी के लिए पृथक-पृथक निर्यात एवं नौकर्षण लागत विवरण पहले ही प्रस्तुत कर दिए गए हैं, जैसाकि टीएएमपी द्वारा अनुरोध किया गया है। निर्यात तथा नौकर्षण की लागत में केवल पायलट लागत के संघटक का पायलिटेज दूरी के साथ कुछ संबंध हो सकता है। किंतु यह उल्लेखनीय है कि कर्षनाव सेवाओं की लागत, जो पायलिटेज एवं नौकर्षण का एक भाग है, केडीएस की तुलना में एचडीसी में उच्चतर है, क्योंकि केडीएस की तुलना में एचडीसी में काफी उच्चतर क्षमता वाली कर्षनावें प्रचालन करती हैं। दोनों डॉक प्रणालियों में नौकर्षण तथा पायलिटेज के प्रत्येक तत्व की लागत में लाभ तथा हानि, दोनों पर विचार करते हुए केओपीटी के लिए समग्र रूप से एकसमान दर संरचना का प्रस्ताव किया गया है।

- (ख) केओपीटी ने अंडमान एवं केओपीटी के बीच चलने वाले तटीय यानों के लिए नौकर्षण और निर्यात प्रभार तथा अन्य यान संबंधित प्रभारों में अतिरिक्त रियायत देने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में कृपया प्रस्तावित आधार दर के लिए आधार स्पष्ट करें।

अंडमान तथा केओपीटी के बीच चलने वाले तटीय यानों के लिए नौकर्षण एवं पायलिटेज प्रभार एवं अन्य यान संबंधित प्रभारों में अतिरिक्त रियायत का प्रस्ताव मात्र संवर्धनात्मक उपायों के रूप में किया गया है।

(ii) प्रभार उद्ग्रहण के लिए प्रस्ताव जब केडीएस तथा एचडीसी, दोनों में यानों का आगमन केओपीटी की आंतरिक बिलिंग अधिक है। ऐसा होने से, इस संबंध में दरों के मान में किसी शर्त की आवश्यकता नहीं है।

(iii) (क) एचडीसी से केडीएस के किसी स्थल तक अथवा विलोमतः पायलिटैज की सुविधा प्राप्त करने वाले यान पर उद्ग्रहणीय विशेष निर्यात शुल्क के संदर्भ में कृपया विद्यमान दरों के वर्तमान 12.5% की तुलना में प्रस्तावित दरों के प्रस्तावित 40% का औचित्य लागत विवरणों सहित बताएं।

इसी प्रकार की टिप्पणी पत्तन देयताओं के उद्ग्रहण के संबंध में टीएएमपी द्वारा पहले अनुमोदित मौजूदा दरों के मान में पहले ही विद्यमान है।

विद्यमान दरों के मान के खंड-28.11 के अनुसार, विशेष पायलिटैज शुल्क खंड-28.1 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट दर के 12.5% की दर पर उद्ग्रहणीय है, जिसका परिकलन निम्न प्रकार है :-

5000 जीआरटी तक के यान	5.00 रुपए प्रति जीआरटी न्यूनतम 10000 रुपए के अध्याधीन
5000 से अधिक तथा 15000 जीआरटी तक के यान	4.63 रुपए प्रति जीआरटी न्यूनतम 25000 रुपए के अध्याधीन
15000 जीआरटी से अधिक के यान	4.25 रुपए प्रति जीआरटी न्यूनतम 69375 रुपए के अध्याधीन

प्रस्तावित दरों के मान के अनुसार, प्रस्तावित दर का प्रस्तावित 40% निम्न प्रकार होगा :-

30000 जीआरटी तक के यान	4.80 रुपए प्रति जीआरटी न्यूनतम 10400 रुपए के अध्याधीन
30000 से अधिक एवं 60000 जीआरटी तक के यान	144000.00 रुपए + 3.84 रुपए प्रति जीआरटी 30001 से 60001 जीआरटी तक
60000 जीआरटी से अधिक के यान	259200.00 रुपए + 3.36 रुपए प्रति जीआरटी 30001 से 60001 जीआरटी पर

इस प्रकार उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि उद्ग्रहण की प्रतिशतता में प्रस्तावित वृद्धि से वास्तविक धनमूल्य में संदेय प्रभार में कोई वृद्धि नहीं होगी। ऐसा इसलिए है, क्योंकि विद्यमान बुनियादी दर प्रस्तावित दर से काफी उच्चतर है।

(ख) केओपीटी ने दरों के मान की खंड-24.8 के अंतर्गत एचडीसी तथा केडीएस के बीच यानों के संचालन के लिए निर्यात शुल्क के उद्ग्रहण की शर्त का प्रस्ताव किया है। पुनः दरों के मान की के खंड-24.9 (ख) के अंतर्गत केडीएस तथा एचडीसी के बीच यान के स्थानांतरण के लिए एक पृथक स्थानांतरण प्रभार का प्रस्ताव किया गया है। कृपया, एक ही गतिविधि के लिए दो भिन्न व्यवस्थाओं का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।

खंड-24.8 केवल केडीएस तथा एचडीसी के बीच चलने वाले यान के लिए पायलिटैज प्रभार है, जबकि खंड-24.9 (ख) के अंतर्गत स्थानांतरण प्रभार उस यान के लिए है, जिसपर नौकरषण तथा पायलिटैज प्रभार खंड-24.1 के अंतर्गत उद्ग्रहणीय है।

(iv) कृपया, केवल सैंड हेड्स से हल्दिया लंगरगाह एवं गोदी तथा केडीएस या एचडीसी में किसी अन्य स्थल तक निर्यात की अपेक्षा न करने वाले निर्यात सुविधा भोगी यान के लिए निर्यात की दर में 20% की छूट अनुमत करने के विद्यमान उपबंध को हटाने के कारण स्पष्ट करें।

यह प्रावधान गलती से हटा दिया गया है। टीएएमपी कृपया इसे शामिल कर ले।

(v) कृपया, अपनी आवक यात्रा में एचडीसी के रास्ते केडीएस पहुंचने वाले तथा अपनी बाहरी यात्रा में एचडीसी के रास्ते केडीएस से जाने वाले यान पर पायलिटैज शुल्क के उद्ग्रहण के वर्तमान प्रावधान का

इसे खंड-24.9 (ख) के अंतर्गत स्थानांतरण प्रभार द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है। एक बार पायलिटैज का उद्ग्रहण कर लेने के पश्चात पायलिटैज के बजाए पत्तन के भीतर यान के स्थानांतरण हेतु स्थानांतरण प्रभार का उद्ग्रहण करना अधिक तर्कसंगत एवं युक्तिसंगत समझा गया।

लोप करने के कारण बताए। ऐसा प्रतीत होता है कि एचडीसी के रास्ते केडीएस जाने वाले तथा एचडीसी के रास्ते केडीएस को छोड़ने वाले यानों को वर्तमान पायलिटेज एवं नौकर्षण शुल्क में 50% की सीमा तक रियायत प्राप्त है।

- (vi) केडीएस तथा एचडीसी के बीच स्थानांतरण प्रभारों के बारे में कृपया विदेशगामी यानों के लिए लागत व्योरो द्वारा समर्पित प्रस्तावित दर तथा न्यूनतम दर का औचित्य बताएं। तटीय यान के लिए प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-6.1.2 के समनुरूप होने चाहिए।

- (vii) केओपीटी केडीएस एवं एचडीसी के बीच तथा विलोमतः यान के प्रथम स्थानांतरण के लिए प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभारों का उद्ग्रहण नहीं करना चाहता। कृपया, स्पष्ट करें कि क्या प्रथम स्थानांतरण प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर किया जाएगा। इस संबंध में प्रस्तावित शर्त की समीक्षा प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड-6.4 के अनुसार की जाए।

- (viii) पत्तन द्वारा आरंभ की गई पत्तन सुविधा की नई परिभाषा में अन्व्यों के अलावा जहाज का एक कार्यशील गोदी से दूसरे स्थलों तक स्थानांतरण शामिल है, ताकि कार्गो प्राथमिकता वाले जहाज के लिए स्थान बनाया जा सके। कृपया, शब्द 'कार्गो प्राथमिकता' की परिभाषा बताएं तथा ऐसी प्राथमिकताओं का निर्धारण करने वाले प्राधिकार का उल्लेख करें।

#### ठहरने के प्रभार

- (i) केओपीटी के घोषित नदी तट अंतर्देशीय यान घाटों को अधिमुक्त करने के लिए यान पर लगाए जाने वाले ठहरने के प्रभारों के संदर्भ में पत्तन ने विद्यमान घाटशुल्क (घन मीटर क्षमता में) को प्रति टन आधार में रूपांतरित कर दिया है। कृपया, यूनिट के प्रभार में परिवर्तन के कारण प्रयोक्ताओं पर पड़ने वाले वित्तीय प्रभार का विश्लेषण दें।

केओपीटी ने पहले ही उप-गतिविधियों के लिए लागतों के साथ पत्तन तथा डॉक सुविधाओं के लिए लागत व्योरे प्रस्तुत किए हैं, जैसाकि टीएएमपी द्वारा प्रस्ताव के प्रस्तुतीकरण के समय अपेक्षित था। स्थानांतरण गतिविधियों के लिए इनसे पृथक लागत व्योरो का निर्धारण करने का कोई भी प्रयास भ्रामक होगा। तथापि, खंड-6.1.2 के अंतर्गत संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए तटीय यानों के लिए दरें विदेशगामी यानों के लिए दरों के 60% से अधिक की दर पर प्रस्तावित की गई हैं। इसके लिए 01.02.2005 की स्थिति के अनुसार रूपांतरण दर अर्थात् 1 डॉलर = 43.52 रुपए को विचार में लिया गया है।

केओपीटी ने केडीएस एवं एचडीसी के बीच यान के पृथक स्थानांतरण हेतु स्थानांतरण प्रभार का उद्ग्रहण न करने का प्रस्ताव किया है, चाहे स्थानांतरण प्रयोक्ता के अनुरोध पर हो या नहीं। अन्य शब्दों में, केडीएस तथा एचडीसी के बीच यान के प्रथम स्थानांतरण के लिए प्रस्तावित प्रभार शून्य है। यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-6.4 के समनुरूप है।

'कार्गो प्राथमिकता' का अर्थ है विनिर्दिष्ट गोदी पर प्रहस्तन किए जाने वाले कुछ विनिर्दिष्ट कार्गो का संवहन करने वाले बर्थिंग यानों के लिए प्राथमिकता, उदाहरणार्थ एचडीसी में कंटेनर यानों को (एचडीसी में प्रति पोत यात्रा न्यूनतम 100 टीईयू के प्रचालन वाले) गोदी सं० 10 एवं 11 पर प्राथमिकता बर्थिंग प्राप्त है, फासफोरिक एसिड यानों को बर्थ सं० 6 एवं 7 इत्यादि में बर्थिंग में प्राथमिकता प्राप्त है। न्यासी बोर्ड विनिर्दिष्ट कार्गो का संवहन करने वाले यानों की ऐसी प्राथमिकता बर्थिंग का समय-समय पर अनुमोदन करता है।

ठहरने के प्रभारों का प्रस्ताव करते समय, दर की अनुशंसा घन मीटर क्षमता पर प्रभार लगाने की विद्यमान प्रणाली के बजाए प्रति टन आधार पर की गई है। रूपांतरण कारक भी प्रस्तावित दरों के मान के भाग- VII के लिए टिप्पणी में 1 घन मी० = 0.36 रजिस्टर टन विनिर्दिष्ट किया गया है।

एक रजिस्टर टन 100 घन फुट का द्योतक है तथा 1 घन मीटर को 1 घनफुट में रूपांतरित करने के लिए गुणन कारक 35.52 है। अतः एक रजिस्टर टन (एसआई यूनिट)(1×35.52)/100= 0.355 के समतुल्य है, जिसे पूर्णांकित करके 0.36 रजिस्टर टन किया गया है।

प्रभार के यूनिट में परिवर्तन के कारण प्रयोक्ताओं पर वित्तीय प्रभाव का विश्लेषण नीचे दिया गया है :-

यह देखा जा सकता है कि विद्यमान दरों के मान के अनुसार, 30 घन मीटर तक के यान को प्रति दिन 200 रुपए का भुगतान करना है, जबकि प्रस्तावित दरों के मान में, 15 टन तक के यान को जो 41.67 घन मीटर के समतुल्य है, यही दर अदा करनी होगी। इसके अतिरिक्त, अधिकतम प्रभार्य राशि की शुरुआत से, उच्चतर क्षमता (500 टन तथा इससे अधिक) वाले यान को लाभ होगा, क्योंकि उन्हें केवल 4000/- रुपए तक सीमित प्रभार अदा करना होगा।

प्रस्तावित दरें मध्यम आकार के यानों के संबंध में कुछ लघु वृद्धि में परिणामी हो सकती है, किंतु इसकी क्षतिपूर्ति एस.27.1 पर ठहरने के प्रभारों में प्रस्तावित कमी द्वारा हो जाएगी। यह प्रभार यान की प्रविष्टि/निकासी अनुमत करने के लिए लॉक द्वार, पुलों की प्रचालन लागत के कुछ भाग की क्षतिपूर्ति करने के लिए उद्ग्रहीत किया जा रहा है। चूंकि, लॉक द्वार तथा पुलों का प्रचालन काफी महंगा है, प्रस्तावित दर डॉक के भीतर कार्य करने के लिए अपेक्षाकृत बड़े आकार के और यान आकृष्ट करने के लिए है।

(ii) ऐसा प्रतीत होता है कि केओपीटी ने केओपीटी की सुविधाओं का अधिभोग करने के लिए फेरी लांच को छोड़ कर अन्य यानों पर ठहरने के प्रभार के उद्ग्रहण हेतु एक नई प्रशुल्क मद शुरू की है। विद्यमान दरों के मान में सदृश प्रविष्टि, यदि कोई हो, निर्दिष्ट की जाए।

(iii) इम्पाउंडिड डॉक के भीतर प्रविष्टि के लिए यानों पर डॉक शुल्क के उद्ग्रहण के संदर्भ में कृपया निम्न को स्पष्ट करें/बताएं :-

(क) स्थानीय जल मार्ग प्राधिकरण द्वारा लाइसेंसों के निर्गम में अनुसरण किए जा रहे प्रभार्य यूनिट के साथ समानता बनाने के लिए पत्तन ने प्रभार्य यूनिट को घनमीटर से परिवर्तित करके टन कर दिया है। कृपया, पुष्टि करें कि प्रभार्य यूनिट में परिवर्तन से प्रयोक्ताओं पर भार नहीं पड़ेगा।

(ख) यान के '30 घन मीटर क्षमता से अधिक' के लिए प्रयोज्य 3 रुपए प्रति घन मीटर के झुंगी प्रभार की विद्यमान दर को परिवर्तित करके 9 रुपए टन कर दिया गया है तथा अधिकतम 4000/-रुपए की राशि प्रस्तावित की गई है। अधिकतम 4000/- रुपए की राशि का आधार बताएं तथा 9 रुपए प्रति टन की नई दर का औचित्य लागत ब्योरो सहित बताएं।

## 7. विशेष दर

(i) केओपीटी ने पत्तन प्रभारों के संबंध में केओपीटी द्वारा प्रसारित 10% की विशेष दर के कारण प्राप्तियों एवं भुगतान के संबंध में 24 अगस्त, 2005 के लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र की प्रति अपने पत्र संख्या फिन/600/ख दिनांक 25 अगस्त, 2005 के तहत प्रस्तुत की है। इस संबंध में विभिन्न सरकारी आदेशों के कारण वेतन, मजदूरी तथा सेवानिवृत्ति के संबंध में 31 दिसम्बर, 2000 तक उपचित होने वाली कुल बकाया देयताएं तथा 10% की विशेष दर से सृजित राजस्व को 31 दिसम्बर, 2005 की स्थिति के अनुसार अद्यतन किया जाए तथा प्रस्तुत किया जाए।

यह एक नई प्रशुल्क मद नहीं है, तुलनात्मक स्थिति प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत प्रपत्र-1 के पृष्ठ 77 पर प्रस्तुत है।

जैसाकि ऊपर (i) में स्पष्ट किया गया है, यह पुष्टि की जाती है कि प्रभार्य यूनिट में परिवर्तन से प्रयोक्ताओं पर कोई भार नहीं पड़ेगा।

एक घन मीटर = 0.36 टन के रूपांतरण कारक को मानते हुए 3 रुपए प्रति घन मीटर की दर  $3/0.36$  रुपए = 8.33 रुपए के समतुल्य है, जिसे पूर्णांकित करके 9/- रुपए किया गया है। विद्यमान प्रावधान, जहां ऐसी कोई अधिकतम सीमा है, के विपरीत अपेक्षाकृत बड़े आकार के यान को संवर्धित करने के लिए 4000/- रुपए की अधिकतम राशि का प्रस्ताव किया गया है। लॉक द्वार तथा पुलों का प्रचालन अंतर्ग्रस्त है, जो काफी महंगा है तथा एक समय में अनेक यानों को सेवाएं प्रदान करने के लिए ऐसे प्रचालन आम तौर पर किए जा रहे हैं, किसी विशिष्ट यान को प्रचालन की लागत आबंटित करना न तो व्यवहार्य होगा तथा न ही तर्कसंगत होगा।

वेतन, मजदूरी तथा सेवानिवृत्ति लाभों के संबंध में इस बारे में विभिन्न सरकारी आदेशों के कारण प्रत्युत्पन्न दिसम्बर, 2000 तक की कुल उपचित बकाया देयताओं के संबंध में फरवरी, 2006 (प्राधिकरण ने दिसम्बर, 2005 तक के आंकड़े मांगे हैं) तक अद्यतन आंकड़े तथा 10% की विशेष दर से सृजित राजस्व नीचे दिया गया है :-

### कुल बकाया देयताएं (करोड़ रुपए)

	मूल अनुमान	सं०अ०	भुगतान 28.2.2006 तक	बकाया राशि
31.12.2000 के भीतर सरकारी आदेशों से वेतनों में संशोधन	101.84	101.84	101.84	शून्य
31.12.2000 तक पेंशन योजना का उदारीकरण	170.51	164.74	139.63	25.11
आईसीआईसी (32 करोड़ रुपए) तथा बीओआई (66 करोड़ रुपए) से त्रणों पर ब्याज	11.31	11.31	11.08	0.23
<b>जोड़</b>	<b>283.66</b>	<b>277.89</b>	<b>252.55</b>	<b>25.34</b>

## 10% की विशेष दर से राजस्व (करोड़ रुपए)

वर्ष	केडीएस	एचडीसी	जोड़
2001-02	11.25	32.43	43.68
2002-03	14.11	37.68	51.79
2003-04	13.07	40.33	53.40
2004-05	12.45	41.23	53.68
2005-06	12.49	40.77	53.26
(फरवरी, 2006 तक)			
जोड़	63.37	192.44	255.81

- (ii) इस प्राधिकरण के समक्ष दायर सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों के मद्देनजर, पहली अक्तूबर, 2005 से एक अन्य 1 1/2 वर्षों के लिए उद्ग्रहण के लिए प्रस्तावित विशेष दर की प्रस्तावित 10% प्रमात्रा का औचित्य बताएं।
- आय तथा देयताओं एवं आय में विशेषतया सरकार हल्दिया-पारादीप पाइपलाइन के निर्माण के कारण पीओएल यातायात के स्थानांतरण के कारण संभावित कमी को विचार में लेते हुए केओपीटी ने 31.03.2007 10% की विशेष दर के उद्ग्रहण का प्रस्ताव किया था। इसके अतिरिक्त, ऊपर यथा प्रस्तुत वेतन, मजूरी तथा सेवानिवृत्ति संबंधी विभिन्न सरकारी आदेशों से प्रत्युत्पन्न इनसे संबंधित लाभों के बकाया के कारण दिसम्बर, 2000 तक उपचित कुल बकाया देयताएं हिसाब में लेने के पश्चात अब केओपीटी के लिए अधिवर्षिता निधि के सृजन हेतु उसे जारी रखने का प्रस्ताव है, जिसके लिए पत्तन के 31000 सेवानिवृत्ति पेंशन भोगियों के लिए एलआईसीआई द्वारा किए गए बीमाकित मूल्यांकन के अनुसार 3500 करोड़ रुपए की आवश्यकता है।

8.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 29 मार्च, 2006 को कोलकाता पत्तन न्यास में आयोजित की गई थी। केओपीटी और प्रयोक्ताओं ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में सहमति के अनुसार हमारे दिनांक 10 अप्रैल, 2006 के पत्र द्वारा केओपीटी से प्रयोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत सुझावों के आधार पर अपने प्रस्ताव की पुनः जांच करने और अपनी रिपोर्ट भेजने का अनुरोध किया गया था। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक हमें केओपीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

9. केओपीटी द्वारा अपने दिनांक 20 दिसम्बर, 2006 के पत्र संख्या वित्त/1005/बी द्वारा प्रस्तुत मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) निर्धारित प्रपत्र का प्रपत्र-iii(बी) तैयार करने में असावधानीवश एक त्रुटि रह गई है। परिसंपत्तियों के सकल और निवल ब्लॉक का मूल्य निर्धारित करते समय पूंजीगत ऋण प्रभार को शामिल नहीं किया गया है और इसके लिए क्षमा किया जाए तथा प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ हिसाब में लिया जाए।
- (ii) 10% की विशेष दर के तदनुसूची व्यय को वर्ष 2001-02 में राजस्व के रूप में भारित लगभग 14 करोड़ रुपए को छोड़कर वर्ष 2001-02 से 2005-06 की अवधि के दौरान भारित नहीं किया गया है, जिसे वर्ष 2001-02 में राजस्व में भारित किया गया था। वास्तविक व्यय वर्ष 2001-02 से पहले व्यय एवं भारित किया गया था।
- (iii) अनुषंगी लाभ कर (एफबीटी) हाल ही में लागू किया गया है और संशोधित दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि अनुषंगी लाभों पर कर एक सांविधिक वसूली है और यदि किसी निर्धारिती पर आय कर नहीं लगता है, तब भी यह देय है। उक्त परिस्थिति में यह संघटक अर्थात् एफबीटी अन्य व्यवसाय व्यय की भांति सामान्य व्यापार कार्यकलाप में भी अवश्य ही व्यय के रूप में माना जाएगा। इस प्रकार, यह अनुरोध है कि टीएएमपी अनुषंगी लाभों पर कर को एक अनुमत्त व्यय के रूप में स्वीकार करे।
- (iv) चालू परिसंपत्तियों में कार्गो प्रहरतन प्रभारों, पत्तन एवं डॉक सुविधाओं पर अर्जित आय जैसे अनेक संघटक शामिल हैं, जिनके सीपीए-कार्गो देयताओं, समुद्री देयताओं के अंतर्गत चालू देयताओं में तदनुसूची संघटक शामिल हैं। ऐसा इस तथ्य के कारण होता है कि केओपीटी अग्रिम भुगतान के आधार पर अपने प्रयोक्ताओं को कार्गो प्रहरतन सेवा और पत्तन एवं डॉक सुविधाएं प्रदान करता है और जिनके लिए बिल कुछ समय बाद तैयार किए जाते हैं। इसलिए, किसी भी वित्तीय वर्ष के अंत में कुछ असमायोजित अग्रिम रहते हैं और जोकि चालू देयताओं में दिखाई देते हैं तथा असमायोजित सेवा बिल अर्जित आय के रूप में चालू परिसंपत्तियों में दिखाई देते हैं। इसलिए, उपर्युक्त मुद्दे के विचारार्थ चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं, दोनों को समायोजित करना तर्कसंगत होगा। चालू देयताओं पर कोई तदनुसूची प्रभाव डाले बिना चालू परिसंपत्तियों की इन मदों में कटौती ने केवल नियोजित पूंजी के मूल्य को कम कर दिया है।



- (v) (क) चैनल के रखरखाव के व्यय का भुगतान आरंभ में केओपीटी द्वारा सरकार की ओर से किया जाता है और बाद में सरकार से प्रतिपूर्ति प्राप्त करता है। यह भी उल्लेखनीय है कि सरकार द्वारा तलकषण आर्थिक-सहायता की प्रतिपूर्ति में काफी समय लगता है। परिणामस्वरूप, केओपीटी के विविध उधार न केवल काफी अधिक होते हैं, बल्कि केओपीटी को आवृत्ति तलकषण व्ययों को पूरा करने के लिए भी काफी अधिक रोकड़ शेष रखने होते हैं। केओपीटी में यह एक विशिष्ट मामला है, जिसकी भारत में किसी भी महापत्तन के साथ तुलना नहीं की जा सकती। इस प्रकार, टीएमपी का दिशानिर्देश लागू करते हुए केओपीटी के विविध उधारों से केन्द्रीय सरकार से वसूली योग्य बकाया देयताओं की अनुमति नहीं देना उचित नहीं होगा।
- (ख) यदि सरकारी अनुदान के लिए उधारों को परिसंपत्ति नहीं माना जाता है, तो देयता में तदनुसारी प्रविष्टि को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (ग) प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सुझाए गए उधार और रोकड़ शेष विशेषकर केओपीटी के लिए व्यावहारिक स्थिति पर आधारित नहीं है, जिसे सरकार से आर्थिक-सहायता लगभग वर्ष के अंत में प्राप्त होती है और यह धीरे-धीरे संचित होती जाती है, जिसके लिए केओपीटी उत्तरदायी नहीं है। केओपीटी को तलकषण संविदाकारों को भुगतान करने के लिए तरल रोकड़ बनाए रखना अपेक्षित होता है। चूंकि, सरकार से समय पर अनुदान प्राप्त होना निश्चित नहीं होता है, इसलिए तलकषण संविदाकारों को भुगतान करने के लिए न्यूनतम 200 करोड़ रुपए के रोकड़ शेष की आवश्यकता होती है। कृपया, इस पर विचार किया जाए।
- (vi) यह विदित है कि प्राधिकरण ने प्रस्तावित टॉवेज एवं पायलिटेज दर में 10% कटौती प्रस्तावित की है। उक्त कटौती मौजूदा शर्त में संशोधन के कारण है अर्थात् पायलिटेज शुल्क में डॉक के भीतर कार्यरत पोतों की एक शिफ्टिंग शामिल है। कृपया, यह बात प्राधिकरण के ध्यान में लाई जाए कि मौजूदा दरों के मान से पहले दरों के मान में ऐसी कोई शर्त शामिल नहीं थी। उक्त शर्त का अनुमोदन करते समय टॉवेज एवं पायलिटेज दर में पहले कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई थी। इसलिए, शिफ्टिंग प्रभार का संघटक शामिल नहीं किया गया था। इसके अलावा, केओपीटी ने दरों के मान में शिफ्टिंग प्रभार के रूप में 10 सेंट प्रति जीआरटी का प्रस्ताव किया है। इसलिए, यदि उपर्युक्त शिफ्टिंग प्रभार अनुमोदित किया जाता है, तब केवल 0.5 सेंट प्रति जीआरटी पायलिटेज एवं टॉवेज दर में शिफ्टिंग प्रभार का संघटक हो सकता है, यदि यह सभी पोतों पर लागू होता है, क्योंकि सभी पोतों के लिए केवल 5% की कटौती की टीएमपी द्वारा समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।
- (vii) (क) यह देखा गया है कि टीएमपी ने अन्य चालू परिसंपत्तियों के अंतर्गत प्रदर्शित पूर्णतया रक्षित अग्रिम के समग्र हिस्से को कार्यचालन पूंजी को संतुलित करते समय काट दिया है। जबकि उपयोगी माने गए अरक्षित अग्रिम को चालू परिसंपत्ति के रूप में माना गया है। इसलिए, यह अनुरोध है कि टीएमपी उसे अरक्षित अग्रिम के रूप में चालू परिसंपत्तियों के एक हिस्से के तौर पर माने, जैसाकि पिछले प्रशुल्क संशोधन में माना गया था।
- (ख) कार्यचालन पूंजी का मूल्य निर्धारित करते समय अरक्षित और उपयोगी माने गए ऋणों और अग्रिमों का एक हिस्सा हिसाब में लिया गया है। आश्चर्यजनक रूप से पूर्णतया रक्षित ऋणों और अग्रिमों पर विचार नहीं किया गया है। कृपया, इस पर विचार किया जाए क्योंकि पहले इसे कार्यचालन पूंजी का मूल्य निर्धारित करने के लिए हिसाब में लिया गया था और संशोधित दिशानिर्देशों में भी इस संबंध में कोई सिफारिश नहीं की गई है।
- (viii) रॉयल्टी केवल मात्र राजस्व का एक हिस्सा है, जोकि लाइसेंसशुदा क्षेत्र में सेवाओं और सुविधाओं के माध्यम से आय अर्जित करने के लिए बीओटी प्रचालकों को एक अवसर प्रदान करने हेतु केओपीटी और बीओटी प्रचालकों के बीच करार निष्पन्न करने से उत्पन्न होता है। बीओटी प्रचालकों और केओपीटी के दरों के मान के क्षेत्राधिकार की स्पष्ट परिभाषा दी गई है और यह एक दूसरे पर परस्परव्यापी नहीं है। इसलिए, यदि किसी कार्गो का बीओटी प्रचालकों को आवंटित क्षेत्र में प्रहस्तन किया जाता है और इसके साथ-साथ बीओटी प्रचालकों द्वारा अनावंटित पत्तन के भीतर क्षेत्र में भी प्रहस्तन किया जाता है, तब उक्त क्षेत्र के लिए लागू संबंधित दरों के मान तर्कसंगत रूप से लागू किए जाने चाहिए। बीओटी प्रचालकों से भिन्न पत्तन क्षेत्र में प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो को पत्तन की सामान्य सुविधाएं उपलब्ध होंगी, जिनके लिए घाटशुल्क वसूली योग्य है। इसलिए, 50% घाटशुल्क की वसूली के लिए प्रस्ताव पर विचार किए जाने की आवश्यकता है।
- (ix) केओपीटी की अधिवर्षिता निधि को नियोजित पूंजी के प्रयोजनार्थ शामिल नहीं किया जाएगा, क्योंकि उसे सीएडएजी द्वारा भी शामिल नहीं किया गया है।
- (x) आस्थगित राजस्व आय वस्तुतः कोई देयता नहीं है, क्योंकि भूमि के आवंटन पर प्रीमियम के रूप में वस्तुतः प्राप्त राशि को संपूर्ण पट्टा अवधि के लिए राजस्व खाते में शामिल किया गया है। चूंकि, वास्तविक रोकड़ को चालू परिसंपत्ति के रूप में नहीं माना गया है, इसी प्रकार इसकी देयता संबंधी प्रविष्टि को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (xi) निवेश पर अर्जित ब्याज को चालू परिसंपत्ति के रूप में शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि इस संबंध में कोई दिशानिर्देश नहीं है। सरकारी लेखापरीक्षा ने इस पर विद्यमान लेखा मानक के अनुसार विचार किया है।
- (xii) संशोधित दिशानिर्देशों के खंड-2.13 के अनुसार प्रशुल्क के समायोजन के संबंध में पूर्ववर्ती दिशानिर्देशों के अनुसार मार्च 2005 से पहले प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचारित नियोजित पूंजी इस तथ्य के कारण अपरिवर्तित रहेगी कि संशोधित दिशानिर्देश के अंतर्गत प्रशुल्क समायोजन के प्रयोजनार्थ भूतलक्षी प्रभाव से नियोजित पूंजी के समायोजन हेतु कोई विशिष्ट खंड नहीं है। यह देखा गया है कि नियोजित पूंजी का नए दिशानिर्देश के अनुसार वर्ष 2001-02 से 2004-05 के लिए पुनः परिकलन किया गया है, जिसे लागू नहीं किया गया है और यह उचित नहीं है।

(xiii)

पैराग्राफ सं० 2.9.3, 2.9.4 और 2.9.9 पर एकसाथ विचार किया जाएगा। संशोधित दिशानिर्देशों के लागू होने से पहले निर्धारित नियोजित पूंजी के संघटक उन स्थितियों में वैध रहेंगे, जहां पर संशोधित दिशानिर्देश मौन है। वर्ष 2001 में प्रशुल्क निर्धारित करते समय बकाया सरकारी अनुदान को नियोजित पूंजी का एक संघटक माना गया था। मार्च, 2005 से लागू संशोधित दिशानिर्देशों में बकाया सरकारी अनुदान के संव्यवहार के लिए कोई दिशानिर्देश नहीं है। सरकारी अनुदान केओपीटी और केन्द्रीय सरकार के बीच एक लेनदेन है। इस संबंध में पूर्ववर्ती कार्रवाई इस मामले में किसी विशिष्ट सिफारिश के न होने के मद्देनजर अभी भी वैध है। तदनुसार, बकाया सरकारी अनुदान पर कार्यचालन पूंजी के निर्धारण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाएगा।

10.

इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों का सार और संबद्ध पार्टियों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

11.

इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i)

केओपीटी का दरों का मान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर मार्च, 2001 में संशोधित किया गया था। इस प्राधिकरण ने केओपीटी के केडीएस और एचडीसी में कार्गो संबद्ध प्रभारों और पोत संबद्ध प्रभारों की कुछ मदों में वृद्धि का अनुमोदन किया था। विभिन्न सरकारी आदेशों से उत्पन्न वेतन, मजदूरी और सेवानिवृत्ति लाभों के बकाया के कारण 31 मार्च, 2000 तक अर्जित देयताओं को पूरा करने के लिए केओपीटी के दरों के मान में अधिसूचित विभिन्न प्रभारों पर 10% की विशेष दर भी वित्तीय वर्ष 2001-02 से आरंभ होकर 4 वर्षों की अवधि के लिए अनुमोदित की गई थी। मौजूदा (तत्कालीन) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क के दो-वर्षीय वैधता चक्र के अनुसार केओपीटी का दरों का मान अगले संशोधन के लिए मार्च-अप्रैल, 2003 में देय हो गया था। मौजूदा (तत्कालीन) दरों के मान की वैधता केओपीटी द्वारा समय-समय पर किए गए अनुरोध पर बढ़ाई गई थी। पत्तन द्वारा सूचित देयताओं के बकाया पर विचार करते हुए लागू प्रभारों पर 10% की विशेष दर भी बढ़ाई गई थी। वस्तुतः, केओपीटी के मौजूदा दरों के मान और 10% की विशेष दर की वैधता केओपीटी द्वारा प्रस्तुत सामान्य संशोधन प्रस्ताव के संबंध में पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख तक बढ़ाई गई है।

(ii)

(क) मार्च, 2001 में केओपीटी के दरों के मान के पिछले संशोधन के दौरान वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया गया था। केओपीटी मार्च, 2001 में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2001-02 और 2002-03 के दौरान अपनी सुविधाओं का प्रचालन करता रहा है। पत्तन मार्च, 2001 में नियत प्रशुल्क के आधार पर वर्ष 2003-04 से 2005-06 और वर्ष 2006-07 की तीन तिमाहियों के दौरान भी अपनी सुविधाओं का प्रचालन जारी रखता रहा है, बशर्ते कि केओपीटी सहित सभी महापत्तनों में 1 फरवरी, 2005 से लागू तटीय रियायत और केडीएस में पायलिटीज एवं बर्थ किराया प्रभारों में 30 अगस्त, 2001 के आदेश के अनुसार अनुमोदित अनुवर्ती रियायतें उपलब्ध हों। जब तक संशोधित दरों का मान क्रियान्वयन हेतु तैयार होता है, तब तक वर्ष 2006-07 भी लगभग समाप्त हो जाने वाला है। इसलिए, वर्ष 2006-07 के लिए संतुलित अनुमानों पर भी केओपीटी के विगत कार्यनिष्पादन के विश्लेषण में भी विचार किया गया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में इस प्राधिकरण को मौजूदा प्रशुल्क नियत करने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तनों के वास्तविक और भौतिक कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने के लिए अधिदेश प्राप्त है। सभी महापत्तनों और उनमें प्रचालनरत निजी टर्मिनलों के हाल ही में निर्णीत प्रशुल्क मामलों में विगत कार्यनिष्पादन का इसी प्रकार विश्लेषण किया गया था।

(ख)

पत्तन द्वारा केओपीटी के विगत कार्यनिष्पादन के संबंध में प्रस्तुत सूचना पूर्णतया पर्याप्त नहीं है, क्योंकि वह केवल कार्गो संबद्ध कार्यकलापों के लिए संगत है और केवल प्रचालन आय तक ही सीमित है। इसलिए, हमें वर्ष 2001-02 से 2006-07 तक की काफी लंबी अवधि के लिए केओपीटी के वित्तीय और भौतिक कार्यनिष्पादन का विश्लेषण करना पड़ा।

(ग)

केओपीटी नदी तलकषण और रखरखाव कार्यकलाप से संबंधित व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए भारत सरकार से तलकषण आर्थिक-सहायता प्राप्त करता है। मार्च, 2001 में केओपीटी के प्रशुल्क पर निर्णय करते समय नदी तलकषण एवं रखरखाव तथा संबंधित व्यय के लिए सरकारी अंशदान पर विचार किया गया था। इसलिए, इस संबंध में केओपीटी के विगत कार्यनिष्पादन के लिए वही स्थिति बनाए रखी गई है।

चूंकि, सरकारी अंशदान पत्तन की आय नहीं है और यह केवल संबंधित व्यय की प्रतिपूर्ति है। केओपीटी से सरकारी अंशदान और संबंधित व्यय को लागत विवरण में शामिल न करने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने सरकारी अंशदान की राशि को शामिल न करते हुए यह उल्लेख किया है कि इसने सरकार द्वारा की गई प्रतिपूर्ति की सीमा तक की राशि को शामिल न करते हुए नदी तलकषण और रखरखाव व्यय पर विचार किया है। प्रतिपूर्ति न की जाने वाली व्यय की ऐसी मदों को लागत विवरण में सामान्य व्यय में शामिल किया गया है। व्यय की जो मदें सरकार द्वारा प्रतिपूर्ति के लिए पात्र नहीं हैं, उन्हें प्रशुल्क की समीक्षा के लिए पास-थू माना जाना चाहिए। इसलिए, केओपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए विगत कार्यनिष्पादन के विश्लेषण के प्रयोजनार्थ और वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए नदी तलकषण एवं रखरखाव व्यय के शामिल न किए गए हिस्से पर वर्ष 2003-04 से 2006-07 के लिए विचार किया गया है।

- (घ) प्रचालन आय, प्रचालन लागत, वित्त और विविध व्यय, आवंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय, मूल्यहास और नियोजित पूंजी से संबंधित वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है, जैसाकि संबंधित वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में प्रदर्शित किए गए हैं, जोकि निम्नलिखित समायोजनों के शर्ताधीन हैं :-
- (i) वित्त और विविध आय के मामले में निवेशों पर ब्याज को सभी विचाराधीन वर्षों के लिए शामिल नहीं किया गया है ।
- (ii) (क) वित्त और विविध व्यय के संबंध में ऋणों पर ब्याज और विभिन्न प्रावधानों को सभी वर्षों के लिए शामिल नहीं किया गया है ।
- (ख) केओपीटी ने इस प्राधिकरण से नियोजित पूंजी में ऋण प्रभारों को शामिल करने का अनुरोध किया है । चूंकि, वर्ष 2001-02 से 2005-06 के लिए वार्षिक लेखा में प्रदर्शित पूंजीकृत ऋण प्रभारों के परिशोधन की वित्त एवं विविध व्यय में अनुमति दी गई है, इसलिए इस संघटक को नियोजित पूंजी के अंतर्गत शामिल करने का कोई औचित्य नहीं है । तदनुसार, नियोजित पूंजी पर आय के आकलन के प्रयोजनार्थ इस संघटक पर विचार नहीं किया गया है । यहां यह उल्लेख करना संगत है कि मार्च, 2001 में केओपीटी के दरों के मान के पिछले संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा यही दृष्टिकोण अपनाया गया था । वर्ष 2005-06 के लिए लागू पूंजीकृत ऋण प्रभारों के परिशोधन पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए विचार किया गया है ।
- (iii) वर्ष 2001-02 से 2004-05 के लिए कार्यचालन पूंजी में किए गए संतुलन पर नीचे चर्चा की गई है:-
- (क) चालू परिसंपत्तियों के अंतर्गत दर्शाई गई कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, पत्तन एवं डॉक सुविधाओं के कारण अर्जित आय और चालू देयताओं के अंतर्गत दर्शाई गई तदनुसूची देयता को शामिल नहीं किया गया है ।
- (ख) केओपीटी द्वारा दर्शाई गई चालू परिसंपत्ति की अन्य मद भारत सरकार से वसूली योग्य तलकर्मण आर्थिक-सहायता है । केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि नौवहन चैनल के रखरखाव के लिए व्यय का आरंभ में पत्तन द्वारा भुगतान किया जाता है और बाद में इसे सरकार से प्रतिपूर्ति प्राप्त होती है, जिसमें समय लगता है । इसलिए, पत्तन ने सरकार से वसूली योग्य बकाया देयताओं को विविध प्रभारों के हिस्से के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है ।
- जैसाकि केओपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है कि मार्च, 2001 में केओपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करते समय विविध उधार के अंतर्गत दर्शायी गई सरकार से वसूली योग्य तलकर्मण आर्थिक-सहायता की मद और चालू देयताओं के अंतर्गत दर्शायी गई तदनुसूची देयता पर विचार किया गया था । चूंकि, पत्तन ने मार्च, 2001 में निर्धारित प्रशुल्क के आधार पर सुविधाओं का प्रचालन किया है, इसलिए चालू परिसंपत्ति की इस मद के संबंध में मार्च, 2001 के आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण पर बिना किसी परिवर्तन के विचार किया गया है । पत्तन ने इस आधार पर कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट दिशानिर्देश निर्धारित नहीं किया गया है, वर्ष 2005-06 से आगे की अवधि के लिए वही संव्यवहार करने का तर्क दिया है । दिनांक 31 मार्च, 2005 से लागू संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश आय की अनुमति देने के लिए विचार करने हेतु चालू परिसंपत्तियों की राशि को स्पष्टतः सीमित करते हैं । इसलिए, यह प्राधिकरण इस संबंध में केओपीटी के अनुरोध को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है, हालांकि इसके तर्कों में कुछ दम हो सकता है । केओपीटी इस मुद्दे को सरकार के साथ उठा सकती है और सरकार की ओर से निदेश, यदि कोई हो, के आधार पर इस मामले की पुनः जांच-पड़ताल की जा सकती है ।
- (ग) केओपीटी ने यह तर्क दिया है कि मार्च, 2001 में उनके प्रशुल्क के पिछले संशोधन में आरक्षित अग्रिमों को 'अन्य' के अंतर्गत शामिल किया गया था । मार्च, 2001 के आदेश में इस मद को चालू परिसंपत्ति के रूप में नहीं माना गया था । इसे देखते हुए, प्रशुल्क की समीक्षा के प्रयोजनार्थ अरक्षित अग्रिमों अथवा रक्षित अग्रिमों को चालू परिसंपत्ति के रूप में शामिल करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।
- (घ) केओपीटी ने अधिवर्षिता निधि के शेष को वार्षिक लेखा में चालू देयताओं के अंतर्गत दर्शाया है । चूंकि, यह चालू देयता की मद नहीं है, इसलिए इसे इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ चालू देयताओं में शामिल नहीं किया गया है ।
- (ङ) चालू देयताओं में आस्थगित राजस्व आय एक मद के रूप में शामिल है । केओपीटी ने उल्लेख किया है कि आस्थगित राजस्व आय वस्तुतः कोई देयता नहीं है; बल्कि भूमि आबंटन पर प्रीमियम के रूप में वास्तव में प्राप्त राशि है और इसे संपूर्ण पट्टा अवधि के लिए राजस्व खाते में शामिल किया गया है । पत्तन ने इस आधार पर कि वास्तविक रोकड़ को चालू परिसंपत्ति के रूप में नहीं माना गया है, इस मद को चालू देयता में शामिल नहीं करने का तर्क दिया है । यह स्पष्ट किया जाता है कि वर्ष 2001-02 से 2004-05 तक के लिए वास्तविक रोकड़ शेष को चालू परिसंपत्ति की मद के रूप में माना गया है और इसलिए चालू देयताओं में आस्थगित राजस्व आय को शामिल न करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

- (च) पत्तन ने इस आधार पर कि लेखापरीक्षा ने विद्यमान लेखा मानक के अनुसार इस मद पर विचार किया है, निवेश पर अर्जित ब्याज को चालू परिसंपत्ति के रूप में शामिल करने का अनुरोध किया है। यह उल्लेखनीय है कि चालू परिसंपत्ति की मद के रूप में लेखा में दर्शाए गए निवेश पर अर्जित ब्याज की तदनुरूपी राशि को पत्तन द्वारा ब्याज आय के रूप में माना जा सकता है। चूंकि, निवेशों पर ब्याज आय को प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ पत्तन की आय नहीं माना गया है, इसलिए चालू परिसंपत्तियों के अंतर्गत दर्शाए गए तदनुरूपी प्रभार को भी चालू परिसंपत्तियों में शामिल नहीं किया जाना है। यह उल्लेखनीय है कि निवेश पर अर्जित ब्याज पत्तन प्रचालनों के चालूकरण के लिए पत्तन द्वारा नियोजित कोई संसाधन नहीं है, जिससे की कोई आय हो सके।
- (छ) केओपीटी ने एक सामान्य घोषणा की है कि 31 मार्च, 2005 से लागू संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2001-02 से 2004-05 तक के लिए नियोजित पूंजी का पुनः परिकलन किया गया है। एतद्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि 2001-02 से 2004-05 तक के लिए वार्षिक लेखा में दर्शाई गई चालू परिसंपत्तियां मार्च, 2001 के प्रशुल्क आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार संतुलित की गई हैं।
- (iv) केओपीटी द्वारा की गई घोषणा के संदर्भ में कि उधार, चालू निर्माण कार्य, रोकड़ और अर्जित ब्याज पर नियोजित पूंजी के प्रयोजनार्थ परिसंपत्तियों के संघटक के रूप में विचार नहीं किया गया है, जिससे निम्नलिखित मुद्दे उभरते हैं :-
- (क) वर्ष 2005-06 से आगे तक के लिए पत्तन प्रशुल्क की समीक्षा वर्ष 2005 के संशोधित दिशानिर्देशों के आलोक में की जानी अपेक्षित है।
- (ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.9.3 में परिभाषित नियोजित पूंजी में चालू निर्माण कार्य शामिल नहीं है। विविध उधारों और रोकड़ की मात्रा को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.9.9 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार संतुलित किया गया है।
- (ग) अर्जित ब्याज पहले स्पष्ट किए गए कारणों की वजह से चालू परिसंपत्ति की कोई मद नहीं बन सकता।
- जब संशोधित दिशानिर्देशों के स्वीकार्यता मानदंड लागू किए जाते हैं, तब कार्यचालन पूंजी वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए एक नकारात्मक आंकड़ा बन जाती है। इसलिए, दिगत के विश्लेषण के प्रयोजनार्थ कार्यचालन पूंजी को वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 'शून्य' के रूप में शामिल किया गया है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रशुल्क की समीक्षा के प्रयोजनार्थ कार्यचालन पूंजी को 'शून्य' के रूप में शामिल किया गया है।
- (v) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.8.3 में उल्लिखित प्रयोजन हेतु एक एस्को खाता बनाए रखने का उल्लेख किया गया है, जिसमें किसी भी स्वामी पत्तन द्वारा प्राप्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का कम से कम 50% अधिशेष श्रमिक लागत को पूरा करने के बाद जमा कराया जाना चाहिए। चूंकि, केओपीटी ने अभी तक अधिशेष श्रमिक लागत का मूल्यांकन नहीं किया है, इसलिए ढांचागत व्यय को पूरा करने के लिए वर्ष 2005-06 हेतु केओपीटी द्वारा प्राप्त रॉयल्टी के रूप में सूचित 1619.19 लाख रुपये के 50% पर विचार किया गया है। शेष 50% को प्रशुल्क के संशोधन के प्रयोजनार्थ आय के रूप में माना गया है।
- (vi) वर्ष 2001-02 से 2002-03 के लिए नियोजित पूंजी पर आय (आरओसीडी) को पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में अनुमत्य स्तर पर शामिल किया गया है। वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए आरओसीडी को क्षमता उपयोग की तुलना में आय से संबद्ध अनुमत्य स्तर पर लिया गया है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों हेतु 15% आरओसीडी, व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों के लिए 7.4% आरओसीडी और सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियों के लिए 'शून्य' आय पर विचार किया गया है। परिसंपत्तियों के तीन श्रेणियों में वर्गीकरण के आधार पर इस विश्लेषण के अनुवर्ती हिस्से में स्पष्टीकरण दिया गया है।
- (iii) मार्च, 2001 में केओपीटी के प्रशुल्क का निर्णय करते समय इस प्राधिकरण ने केडीएस और एचडीसी में कार्गो संबद्ध प्रभारों और पोत संबद्ध प्रभारों की कुछ मदों के संबंध में वृद्धि का अनुमोदन किया था। बाद में, इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 30 अगस्त, 2001 के आदेश द्वारा 6 महीने की अवधि के लिए केडीएस से संबंधित बर्थ किराया और पायलिटीज प्रभारों के मामले में विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए दरों में छूट संबंधी केओपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन किया है। प्रस्ताव के साथ संलग्न दस्तावेजों से पता चलता है कि केओपीटी महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 53 के अधीन प्राप्त शक्तियों का उपयोग करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित स्तर से भी आगे तक रियायतें जारी रखे हुए हैं।
- वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए प्रचालन आय अनुमानों (अपरिवर्तित) को, जिनपर विश्वास करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा मार्च, 2001 में अनुमोदित वृद्धि और अगस्त, 2001 के आदेश द्वारा अनुमोदित रियायतों के साथ अद्यतन किया गया है।
- (क) प्रचालन आय ने प्रचालन के इन दो वर्षों के दौरान लगभग 2008 करोड़ रुपये की अनुमानित समग्र प्रचालन आय की तुलना में 88 करोड़ रुपये तक की कमी सूचित की। यह अनुमानित (अद्यतन की गई) प्रचालन आय की तुलना में लगभग 4% की कमी बैठती है। समग्र अनुमानित यातायात में लगभग 2% की कमी प्रचालन आय में कमी का कारण प्रतीत होती है।

(ख) वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए प्रचालन व्यय के विश्लेषण से निम्नलिखित स्थिति का पता चलता है :-

(खक) वास्तविक कुल प्रचालन व्यय अनुमान की तुलना में लगभग 15% कम पाया गया है ।

(खख) पत्तन और गोदी सुविधाओं के प्रचालन और अनुरक्षण में कुल प्रचालन के लगभग 78% का व्यय हुआ ।

(खग) कार्गो प्रहस्तान और भंडारण कार्यकलाप, रेलवे और कोलकाता पत्तन न्यास की संपदा शेष 22% की भागीदारी करते हैं ।

(खघ) अनुमानों की तुलना में वास्तविक सामान्य और प्रबंधन उपरिव्यय में लगभग 19% की कमी देखी गई है ।

(ग) चूंकि, लगाई गई अनुमानित पूंजी में लगभग 33% की कमी है, इसलिए मूल्यहास की वास्तविक लागत भी अनुमानों की तुलना में कम हुई है ।

(घ) लगाई गई पूंजी पर आय के पूर्व पत्तन के प्रचालन परिणाम, अधिशेष की स्थिति प्रदर्शित करते हैं । यह अधिशेष स्थिति निवल घाटे की स्थिति में बदल जाती है, जब अनुमेय स्तर पर लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति दी जाती है । इसका अर्थ यह होता है कि अधिकतम अनुमेय सीमा पर लगाई पूंजी पर आय पत्तन द्वारा अर्जित नहीं की जाती है । कोलकाता पत्तन न्यास को प्रचालन आय के 5.01% के अद्यतन अनुमानित औसत निवल घाटे की तुलना में वर्ष 2001-02 और 2002-03 के दौरान 4.45% का वास्तविक औसत निवल घाटा हुआ है ।

(ङ) केओपीटी मार्च, 2001 में निर्णीत प्रशुल्क पर 2003-04 से 2006-07 तक अपनी सुविधाओं का प्रचालन जारी रखे हुए है । लागत विवरण दर्शाता है कि पत्तन वर्ष 2003-04, 2004-05 के दौरान घाटे में था और वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित लागत स्थिति भी घाटे की स्थिति दर्शा रही थी। केवल वर्ष 2005-06 के लिए लिए परिणाम अधिशेष की स्थिति दर्शाते हैं । वर्ष 2003-04 से 2006-07 तक की निवल स्थिति ऊपर उल्लेख के अनुसार 132.86 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाती है । पत्तन के लिए भावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय घाटे की स्थिति के समायोजन का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता, क्योंकि इससे केओपीटी के लिए वर्ष 2001-02 से 2006-07 तक के लिए प्रशुल्क का पुनः निर्धारण करना पड़ेगा ।

(च) पैराग्राफ सं० 11(ii) में जैसा वर्णित है, इस प्राधिकरण ने विभिन्न सरकारी आदेशों से उत्पन्न वेतन, मजदूरी और सेवानिवृत्ति लाभों के कारण दिनांक 31 मार्च, 2000 तक हुई देयता की पूर्ति के लिए कोलकाता पत्तन न्यास के दरों के मान में अधिसूचित विभिन्न प्रभारों पर 10% की विशेष दर अनुमोदित की थी । विशेष दर को जारी रखने पर प्रयोक्ताओं द्वारा आपत्ति की गई है ।

कुल बकाया देयताओं के लिए 277.89 करोड़ रुपए के संशोधित अनुमान की तुलना में पत्तन ने दिनांक 28 फरवरी, 2006 तक 10% की विशेष दर से 255.81 करोड़ रुपए का संग्रहण सूचित किया है, जिससे इस प्रकार मार्च, 2006 से किए जाने वाले संग्रहणों से पूरी की जाने वाली 22.18 करोड़ रुपए की शामिल नहीं की गई राशि शेष रह जाती है । जब वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 (फरवरी, 2006 तक) के लिए विशेष दर के कारण प्राप्ति देखी जाती है, तब प्रतिवर्ष औसत संग्रहण 53.44 करोड़ रुपए होता है, जिसका अर्थ यह होता है कि पत्तन औसतन प्रतिमाह 4.45 करोड़ रुपए संग्रहित करता है । इसे ध्यान में रखते हुए, 22.18 करोड़ रुपए की शेष राशि कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा जुलाई, 2006 के अंत तक संग्रहित की जा चुकी होगी । जुलाई, 2006 के बाद विशेष दर लगाना अतिरिक्त संग्रहण होगा । चूंकि, विशेष दर लगाना जुलाई, 2006 के बाद जारी है, इसलिए अगस्त, 2006 से जनवरी, 2007 तक पत्तन को प्राप्त होने वाली राशि लगभग 26.70 करोड़ रुपए होगी ।

केओपीटी ने अनुरोध किया है कि पत्तन द्वारा स्थापित की जाने वाली अधिवर्षिता निधि के लिए इस अतिरिक्त संग्रहण को आगे जारी रखने की अनुमति दी जाए । 10% की विशेष दर की वसूली किसी विशिष्ट प्रयोजनार्थ अनुमोदित की गई थी । इसे देखते हुए, इस अतिरिक्त संग्रहण को किसी अन्य देयता को पूरा करने के लिए प्रयोग करने की अनुमति नहीं दी जा सकती । इस अतिरिक्त संग्रहण को प्रशुल्क की वर्तमान समीक्षा में शामिल किया गया है ।

10% की विशेष दर लगाना पहली फरवरी, 2007 से बंद कर दिया जाना चाहिए । कोलकाता पत्तन न्यास को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन महीने की अवधि के भीतर लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत प्रमाणित 10% की विशेष दर लगाने का विस्तृत हिसाब प्रस्तुत करने का परामर्श दिया जाता है । यहां तक कि जनवरी, 2007 तक माने गए समायोजन के बाद भी इस पृथक लेखे में उपलब्ध अधिशेष को कोलकाता पत्तन न्यास के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में समायोजित किया जाना चाहिए ।

कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा जैसा बाद में प्रस्तावित है, अधिवर्षिता निधि के सृजन/वृद्धि के लिए अगर कोई विशेष दर जारी रखनी है तो पत्तन को ऐसी वसूली करने का औचित्य देते हुए एक सु-विश्लेषित प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए । ऐसे विश्लेषण के अभाव में किसी विशेष प्रयोजन के लिए अनुमोदित लेवी एक पूर्णतः नई देयता की पूर्ति के लिए प्रदान नहीं की जा सकती ।

(iv) (क) कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तुत लागत विवरण इसके अनुमानों पर आधारित था । चूंकि, वर्ष 2005-06 समाप्त हो चुका है, इसलिए वर्ष 2005-06 के लिए लागत विवरण को कोलकाता पत्तन न्यास के बाद

में प्राप्त प्रारूप वार्षिक लेख के संदर्भ में अद्यतन किया जाता है और इस अद्यतन लागत विवरण पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

- (ख) कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा पुनः तैयार किए गए और पत्तन के दिनांक 17 मई, 2006 के पत्र द्वारा हमें सूचित वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के यातायात अनुमानों और लागत विवरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।
- (vi) (क) कोलकाता पत्तन न्यास ने जुलाई, 2005 में प्रशुल्क संबंधी प्रस्ताव दाखिल करते समय प्रारंभ में वर्ष 2006-07 के लिए पूर्वानुमानित यातायात के अनुमान की समीक्षा की है और उसे 39.26 मिलियन टन (कंटेनर यातायात छोड़कर) से 41.01 मिलियन टन तक बढ़ाकर संशोधित किया है। वर्ष 2006-07 के लिए कंटेनर यातायात को भी 3,48,159 टीईयू से बढ़ाकर 3,86,000 टीईयू तक संशोधित किया गया है। यह उर्ध्वमुखी संशोधन बजट अनुमान (2006-07) पर आधारित है।
- (ख) प्रस्तावित नई प्रशुल्क प्रणाली में प्रहस्तन किए जाने हेतु कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित यातायात कंटेनर यातायात को छोड़कर क्रमशः 42.60 मिलियन टन और 46.01 मिलियन टन (पूर्णांकित) देखा जाता है। संगत दो वर्षों के लिए कंटेनर का अनुमानित यातायात क्रमशः 3,77,575 टीईयू और 4,17,593 टीईयू सूचित किया गया है।
- (ग) कोलकाता पत्तन न्यास ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए पीओएल (कच्चा) के अनुमानित यातायात में काफी कमी संकल्पित की है। वर्ष 2004-05 में प्राप्त 16.61 मिलियन टन के वास्तविक यातायात का अनुमान वर्ष 2006-07 के लिए केवल 3 मिलियन टन ही लगाया गया है, जिसके वर्ष 2008-09 में बहुत कम सुधरने का अनुमान लगाया गया है। पत्तन द्वारा इस काफी कमी का कारण हल्दिया-पारादीप कच्चे तेल की पाइपलाइन चालू होने के बाद कार्गो का पारादीप में विपथन सूचित किया गया है।
- (घ) यद्यपि, कोलकाता पत्तन न्यास ने वर्ष 2006-07 के लिए अपने संशोधित बजट अनुमानों के आधार पर वर्ष 2006-07 के लिए अपने प्रारंभिक यातायात अनुमानों की समीक्षा की है, फिर भी अनुवर्ती दो वर्षों के लिए इसके प्रारंभिक यातायात अनुमान अपरिवर्तित रहे। कोलकाता पत्तन न्यास ने यातायात अनुमानों के लिए आधार प्रस्तुत करने के हमारे अनुरोध का प्रत्युत्तर नहीं दिया है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए यथा पूर्वानुमानित यातायात के अनुमानों पर विश्वास किया जाता है। तथापि, अगर यातायात में परिवर्तन के कारण कोलकाता पत्तन न्यास को कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है, तो उसे संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.13 के अनुसार समंजित किया जाएगा।
- (vii) कोलकाता पत्तन न्यास निजी प्रचालकों से रॉयल्टी प्राप्त करता है। जैसा पहले वर्णन किया गया है, राजस्व हिस्से/रॉयल्टी प्राप्ति के लिए पृथक एस्करो खाते का सृजन और अनुरक्षण वर्ष 2005-06 से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में यथा विहित सरकारी नीति द्वारा अनिवार्य बनाया गया है।
- यद्यपि, कोलकाता पत्तन न्यास ने वर्ष 2005-06 के लिए रॉयल्टी प्राप्ति के रूप में 16.90 करोड़ रुपए की राशि सूचित की है, फिर भी इसने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए संगत अनुमान प्रस्तुत नहीं किए हैं।
- प्रशुल्क के नियतन के लिए उनके प्रस्ताव में यथा विहित टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) और इंटरनेशनल सीपोर्ट हल्दिया प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल), कोलकाता पत्तन न्यास के एचडीसी में निजी बीओटी प्रचालकों द्वारा कोलकाता पत्तन न्यास को रॉयल्टी के अनुमानित भुगतान पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा यथा संशोधित आईएसएचपीएल और टीएमआईएलएल के यातायात अनुमानों के संदर्भ में विचार और अद्यतन किया गया है। जबकि टीएमआईएलएल द्वारा रॉयल्टी का भुगतान वित्तीय वर्ष के आधार पर है, वहीं यह आईएसएचपीएल के लिए कैलेंडर वर्ष के आधार पर है। इसलिए, आईएसएचपीएल द्वारा रॉयल्टी के अनुमानित भुगतान को वित्तीय वर्ष आधार के अनुरूप बनाने के लिए समायोजित किया गया है और समायोजित राशि पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के दौरान प्राप्त/प्राप्तव्य कुल अनुमानित रॉयल्टी 64.21 करोड़ रुपए बैठती है।
- रॉयल्टी प्राप्ति में से अधिशेष श्रमिक लागत की पूर्ति के बाद शेष का कम से कम 50% को उक्त एस्करो लेख में रखा जाना चाहिए। कोलकाता पत्तन न्यास ने अधिशेष श्रमिक की लागत सूचित नहीं की है, क्योंकि इसे अभी भी अधिशेष श्रमिक का आकलन करना है और इसलिए रॉयल्टी की प्राप्ति से संबंधित व्यय की पूर्ति करने के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है।
- यह प्रतीत होता है कि वर्ष 2006-07 और वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए भी संशोधित लागत अनुमान में दर्शाई गई अनुमानित प्रचालन आय रॉयल्टी की प्राप्ति छोड़कर है। इसलिए, अनुमानित रॉयल्टी प्राप्ति के 50% को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ आय की एक मद के रूप में कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के लागत विवरण में अलग से दर्शाया गया है।
- कोलकाता पत्तन न्यास को एक एस्करो खाता सृजित करने और अवसरचना के व्यय की पूर्ति के लिए उक्त खाते में लगभग 32.10 करोड़ रुपए की अनुमानित प्राप्ति का उपयोग करने तथा अपने दरों के मान की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान उसके द्वारा रखे जाने वाले एस्करो खाते में लेन-देन का ब्योरा प्रस्तुत करने का परामर्श दिया जाता है। संपूर्ण प्राप्ति को इसके दरों के मान की अगली समीक्षा में प्रशुल्क नियतन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास के राजस्व के रूप में माना जाएगा, अगर एस्करो खाते में निधि को निदिष्ट अवधि के भीतर वर्णित प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया गया पाया जाता है।



- (viii) महापत्तन न्यासों और वहां प्रचालनरत निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क नियतन/समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए लागत जोड़ दृष्टिकोण में स्वीकार्य लागत और अनुमेय आय को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर पत्तन की वित्तीय स्थिति का आकलन किया जाता है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव पत्तन में मौजूदा प्रशुल्क स्तर की तुलना में संपूर्ण वृद्धि के लिए नहीं है। पत्तन के प्रस्ताव में मौजूदा प्रशुल्क ढांचे का यौक्तिकीकरण भी शामिल है। मौजूदा व्यवस्था में निर्धारित दरें एचडीसी और केडीएस में भिन्न-भिन्न हैं। प्रस्तावित व्यवस्था में कोलकाता पत्तन न्यास ने एचडीसी और केडीएस के लिए प्रस्तावित साझा दरें निर्धारित की हैं। मौजूदा दरों के मान के अनुसार वित्तीय स्थिति प्रदर्शित करते हुए कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण पर्याप्त नहीं होगा, अगर उसे मौजूदा प्रशुल्क के यौक्तिकीकरण के आलोक में देखा जाता है और कोलकाता पत्तन न्यास की दोनों प्रणालियों के लिए एक साझा प्रशुल्क ढांचा प्रस्तावित है। इसे ध्यान में रखते हुए, केडीएस और एचडीसी, दोनों में साझा दरें लगाने के परिवर्तित परिदृश्य को प्रदर्शित करते हुए कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत वित्तीय/लागत विवरण पर भी इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है। आगे यह अनुमान किया जाता है कि कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए प्रस्तुत आय के अनुमान प्रस्तावित साझा प्रशुल्क ढांचे पर आधारित हैं। इस मामले को सत्यापित नहीं किया जा सका, क्योंकि कोलकाता पत्तन न्यास ने मौजूदा व्यवस्था अथवा प्रस्तावित व्यवस्था के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है।
- (ix) (क) यद्यपि, मौजूदा विभेदक प्रशुल्क ढांचे और प्रस्तावित साझा प्रशुल्क ढांचे पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के दौरान प्राप्त की जाने वाली अनुमानित आय का विस्तृत परिकलन पत्तन द्वारा नहीं दिया गया है, फिर भी कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप, पत्तन और गोदी सुविधाओं, रेलवे और संपदा किराए के संबंध में अनुमानित प्रचालन आय के आंकड़े कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए यथा प्रस्तुत आय के अनुमान पर विचार किया जाता है।
- पत्तन ने मई, 2006 में संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत करते समय, नदी तलकषण और अनुरक्षण के लिए सरकार से अंशदान को हमारे द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार आय के अनुमान से हटा दिया है।
- (ख) कोलकाता पत्तन न्यास ने दिनांक 1 फरवरी, 2005 को विद्यमान प्रति अमरीकी डॉलर 43.54 रुपये की विनिमय दर लागू करके आय का अनुमान किया है। यह वर्णन करते हुए कि विनिमय दर की घट-बढ़ अनिश्चित है, उसने आय के पूर्वानुमान में विनिमय दर के घट-बढ़ का प्रावधान नहीं रखा है। प्रचालन आय के अनुमान के प्रयोजनार्थ डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क का भारतीय रुपये में रूपांतरण प्रशुल्क के मामले को अंतिम रूप देने के समय विद्यमान विनिमय दर पर निर्भर करता है। यह प्राधिकरण अनुमान के प्रयोजनार्थ डॉलर मूल्यवर्गित दरों को भारतीय रुपये में रूपांतरित करने के लिए प्रशुल्क मामलों को अंतिम रूप देने के समय विद्यमान विनिमय दर पर विचार करने की समरूप विधि का अनुपालन करता है। तदनुसार, डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबद्ध प्रभारों को प्रति अमरीकी डॉलर 44.62 रुपये की विद्यमान विनिमय दर पर विचार करते हुए अद्यतन किया गया है।
- (ग) पैराग्राफ सं० (Lxi) में वर्णित कारणों से पत्तन देयताओं के लिए प्रति जीआरटी 38 सेंट की प्रस्तावित दर अनुमोदित नहीं की जा सकती और प्रति जीआरटी 30 सेंट की मौजूदा उच्चतम दर जारी रहेगी। पत्तन देयताओं से अनुमानित आय में कमी के प्रभाव को तदनुसार आय के अनुमान में समायोजित किया जाता है।
- (x) कोलकाता पत्तन न्यास ने वर्ष 2006-07 के लिए लागत विवरण में 34.27 करोड़ रुपये की वित्त और विविध आय का अनुमान किया है। तथापि, बजट अनुमान (2006-07) नदी तलकषण के लिए सरकार के अंशदान को छोड़कर केवल 27.46 करोड़ रुपये दर्शाता है। बजट अनुमान और लागत विवरण में प्रस्तुत अनुमान के बीच अंतर को स्पष्ट नहीं किया गया है। इसलिए, 13.22 करोड़ रुपये तक के सावधि जमा पर अनुमानित ब्याज संबंधी आय को और छोड़ने के अधीन बजट अनुमान में प्रस्तुत अनुमान पर विचार किया जाता है। वित्त और विविध आय की लगभग 14.24 करोड़ रुपये तक की कम की गई आय पर अनुवर्ती दो वर्षों, 2006-07 से 2008-09 तक के लिए विचार किया जाता है।
- (xi) (क) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यकलाप तथा पत्तन और गोदी सुविधाओं के संबंध में वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित प्रचालन व्यय वर्ष 2005-06 की वास्तविक राशि से कम है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमान संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में 4.5% की अनुमेय वार्षिक वृद्धि अनुपात के भीतर है। इसलिए, इन दो कार्यकलापों के लिए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानित प्रचालन व्यय पर किसी परिवर्तन के बिना विचार किया जाता है।
- (ख) रेलवे और संपदा कार्यकलाप के संबंध में वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के अनुमानों को वर्ष 2005-06 की वास्तविक राशि को आधार मानते हुए संबंधित पूर्व वर्षों में 4.5% के वार्षिक वृद्धि अनुपात को लागू करते हुए काम किया जाता है।
- (xii) वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित वित्त और विविध व्यय में, अन्य बातों के साथ-साथ, पत्तन के सामान्य राजस्व से सेवानिवृत्ति लाभों का भुगतान तथा साथ ही पत्तन की अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि में अंशदान शामिल है। कोलकाता पत्तन न्यास ने स्पष्ट किया है कि जहां अपने उन कर्मचारियों, जो अप्रैल, 2004 से सेवानिवृत्त हो गए हैं, के लिए पत्तन की देयता निधियों से पूरा की जाती है, वहीं अप्रैल, 2004 से पूर्व सेवानिवृत्त व्यक्तियों के लिए देयता का भुगतान स्वयं उसके संसाधनों से किया जा रहा है।

कोलकाता पत्तन न्यास ने आगे पुष्टि की है कि उसने अनुमानित वित्त और विविध व्यय में पेंशन की बकाया राशि, पूर्व दयता के लिए पेंशन निधि को अंशदान आदि जैसे एककालिक व्यय शामिल नहीं किए हैं। पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण और पुष्टिकरण के आलोक में, पेंशन निधि और उपदान निधि में अनुमानित अंशदान तथा साथ ही वर्ष 2006-07 के लिए पेंशन और उपदान के भुगतान पर विचार किया जाता है।

चूंकि, संपूर्ण नियोजित पूंजी पर आय की अनुमति दी गई है, इसलिए लागत विवरण में अलग से दिखाई गई ब्याज लागत को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ शामिल नहीं किया गया है।

केओपीटी ने अनुबंधी लाभ कर के लिए वर्ष 2006-07 के बजट अनुमान में 80 लाख रुपए का प्रावधान किया है। केओपीटी ने तर्क दिया है कि अनुबंधी लाभों पर कर एक सांविधिक वसूली है और किसी निर्धारिती पर कोई आयकर लागू न होने पर भी यह देय होता है और यह व्यय अन्य व्यवसाय व्यय की भांति सामान्य व्यवसाय के दौरान होने वाला व्यय होता है। प्रशुल्क नियतन के मौजूदा मॉडल में कराधान पर विचार नहीं किया जाता है। इस मद को किसी अन्य महापत्तन अथवा निजी टर्मिनलों के दर संशोधन प्रस्ताव में लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया गया है।

उपर्युक्त समायोजन के शर्ताधीन वर्ष 2007-08 के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय को इस विश्लेषण में शामिल किया जाता है। वर्ष 2008-09 के लिए वित्त एवं विविध व्यय के अनुमानों को वर्ष 2007-08 के संतुलित स्तर पर शामिल किया जाता है।

(xiii) वर्ष 2006-07 के लिए लागत विवरणों में प्रदर्शित अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय को बजट अनुमान (2006-07) की तुलना में 2.53 करोड़ रुपए कम पाया गया है। लागत विवरण में प्रदर्शित अनुमान पर विचार किया जाता है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा अनुवर्ती दो वर्षों के लिए प्रस्तुत अनुमान अनुमेय सीमा के भीतर पाए जाते हैं और इसलिए विश्वास किया जाता है।

(xiv) (क) जैसा पत्तन द्वारा स्वीकार किया गया है, कोलकाता पत्तन न्यास ने मूल्यहास के परिकलन के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.7.1 का अनुपालन नहीं किया है। इसने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए अनुमानित मूल्यहास का विस्तृत हिसाब भी प्रस्तुत नहीं किया है, जिसके अभाव में संगत वर्षों के लिए लागत विवरणों में प्रस्तुत मूल्यहास के अनुमानों को सत्यापित नहीं किया जा सका। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा यथा प्रस्तुत वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए अनुमानित मूल्यहास पर किसी परिवर्तन के बिना इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ख) कोलकाता पत्तन न्यास को सुझाव दिया जाता है कि अपने दरों के मान की अगली समीक्षा के दौरान अपने प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय मूल्यहास का अनुमान सख्ती से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुरूप होना चाहिए।

(xv) (क) अचल परिसंपत्तियों के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन श्रेणियों हेतु कोई वैज्ञानिक वर्गीकरण नहीं है। ऐसे वर्गीकरण को प्रस्तुत करने के लिए कहे जाने पर कोलकाता पत्तन न्यास ने ऐसा वर्गीकरण प्रदान करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है, परंतु उसने कहा है कि कुल परिसंपत्तियों में व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों का समानुपात लगभग 7% से 8% तक है। व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के कुल मूल्य का अनुमान तदर्थ आधार पर संबंधित वर्षों के कुल इतिशेष निवल ब्लॉक पर 10% लगाया गया है, जिसमें से 30% सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों और 70% व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों के रूप में अनुमानित है। ऐसे व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के मूल्य को संबंधित कार्यकलाप के संबंधित वर्षों की अचल परिसंपत्तियों के इतिशेष निवल ब्लॉक के समानुपात में एचडीसी और केडीएस के सभी कार्यकलापों को आवंटित किया जाता है।

व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों पर 7.4% की जोखिम मुक्त दर पर लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति दी जाती है। सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों से दिशानिर्देशों के अनुसार कोई आय प्राप्त नहीं होती।

कोलकाता पत्तन न्यास को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.9.7 और 2.9.8 के अनुरूप अपनी परिसंपत्तियों के वर्गीकरण का कार्य करने और अगली समीक्षा के समय ब्योरे प्रस्तुत करने का परामर्श दिया जाता है।

(ख) कोलकाता पत्तन न्यास ने पुष्टि की है कि केवल वैसी परिसंपत्तियों, जिन्हें पूर्णतः चालू किया गया है और प्रयोग में हैं, को निवल ब्लॉक में शामिल किया गया है और परिसंपत्तियां, जिन्हें बेचा गया अथवा चालू नहीं किया गया है, को निवल ब्लॉक से हटाया गया है।

(ग) कोलकाता पत्तन न्यास ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के दौरान सिविल संरचना सृजित करने के लिए 135.20 करोड़ रुपए और यांत्रिक उपस्करों तथा फ्लोटिला के अधिग्रहण के लिए 93.06 करोड़ रुपए के नए निवेश का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित निवेश का बड़ा भाग एचडीसी के लिए अभिप्रेत है। विचाराधीन 3 वर्षों के दौरान वृद्धि किए जाने के लिए प्रस्तावित सिविल संरचना और यांत्रिक उपस्करों का आंकड़ा प्रस्तुत नहीं किया गया है। कोलकाता पत्तन न्यास ने प्रत्येक पूंजीगत वृद्धि के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.6.3 के अनुसार विश्लेषण भी प्रस्तुत नहीं किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.6 में यथा निर्दिष्ट कोई सूचना प्रस्तुत नहीं की गई



है। यहां तक यद्यपि वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के दौरान नए निवेश संकल्पित हैं, फिर भी यातायात में मात्रात्मक वृद्धि पूर्वानुमानित नहीं की गई है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा की गई सामान्य घोषणा कि सभी नए निवेश उनकी व्यवहार्यता पर विचार करने के बाद संकल्पित हैं, ऐसे नए निवेशों के औचित्य निर्धारण में हमारी सहायता नहीं करता। फिर भी, सिविल संरचना के सृजन और यांत्रिक उपकरणों के अधिग्रहण के लिए अनुमानित पूंजी परिचय पर कोलकाता पत्तन न्यास के दरों के मान की अगली समीक्षा में सत्यापन के अधीन इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

- (घ) एचडीसी में निजी प्रचालकों को सौंपी गई परिसंपत्तियों का मूल्य 11.14 करोड़ रुपए सूचित किया गया है। जैसा पत्तन द्वारा यथा वर्णित है कि ऐसी परिसंपत्तियों को लगाई गई पूंजी से इस आधार पर नहीं हटाया गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई स्पष्ट दिशानिर्देश नहीं है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड-2.9.5 स्पष्टतः वर्णन करता है कि वैसी व्यवसाय परिसंपत्तियों, जिनका पत्तन के व्यवसाय के लिए यथा सूचित पता लगाया जा सकता है और प्रयोग में हैं, पर ही मूल्यहास और लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने के प्रयोजनार्थ विचार किया जाएगा।

कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा बीओटी प्रचालक (टीएमआईएलएल) को सौंपी गई परिसंपत्तियों में जैसा संगत लाइसेंस करार से देखा जाता है, एचडीसी की बर्थ सं० 12 और बैकअप क्षेत्र शामिल हैं। लाइसेंसधारी के बर्थ में प्रहस्तन किए गए पोतों के संबंध में पोत संबद्ध प्रभार कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा संग्रहित किया जाता है, जिसके अनुमानों को लागत विवरण में विधिवत मान्यता दी गई है। लाइसेंसधारी द्वारा बैकअप क्षेत्र के लिए कोलकाता पत्तन न्यास को देय अनुमानित लाइसेंस शुल्क को भी लागत विवरण में माना गया है। एचडीसी में अन्य बीओटी प्रचालक (आईएसएचपीएल) के संबंध में कोलकाता पत्तन न्यास ने आईएसएचपीएल को वाटरफ्रेट और बैकअप क्षेत्र सौंपा है। बैकअप और वाटरफ्रेट क्षेत्र के लिए अनुमानित पट्टा किराए को लागत विवरण में पत्तन की आय के रूप में माना गया है। चूंकि, बीओटी प्रचालकों को सौंपी गई परिसंपत्तियों से हुई अनुमानित आय को कोलकाता पत्तन न्यास के लागत विवरण में माना गया है, इसलिए संगत परिसंपत्तियों के मूल्य को कोलकाता पत्तन न्यास की लगाई गई अनुमानित पूंजी से घटाने की आवश्यकता नहीं है।

- (ङ) चूंकि, कोलकाता पत्तन न्यास ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुरूप कार्यशील पूंजी का संगणन नहीं किया है, इसलिए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए चालू परिसंपत्तियों के पृथक संघटकों के अनुमानों को जहां भी अपेक्षित है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप कम किया जाता है। कोलकाता पत्तन न्यास ने चालू परिसंपत्तियों में 'अन्य' के अधीन ऋणों और अग्रिमों पर ब्याज पर विचार किया है। इन मदों पर कार्यशील पूंजी के अनुमान में विचार नहीं किया गया है, क्योंकि चालू परिसंपत्तियों के अधीन ऐसी मदों पर विचार करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई प्रावधान नहीं है। पत्तन ने हमारे द्वारा किए गए अनुरोध के बावजूद लागत विवरण में प्रदर्शित अनुमानित चालू देयताओं का ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है। फिर भी, कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए यथा प्रस्तुत चालू देयता के अनुमानों पर किसी परिवर्तन के बिना विचार किया जाता है। कम की गई चालू परिसंपत्तियों पर विचार करते हुए और कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा यथा प्रस्तुत चालू देयता के अनुमानों को ध्यान में रखते हुए एचडीसी और केडीएस के लिए कार्यशील पूंजी ऋणात्मक आंकड़ा हो जाती है। इसलिए, कार्यशील पूंजी को वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए लगाई गई पूंजी के प्रयोजनार्थ 'शून्य' माना जाता है।

- (xvi) संशोधित दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि लगाई गई पूंजी पर अनुमत्य आय को पत्तन के क्षमता उपयोग कारक से जोड़ा जाना चाहिए। पत्तन को किए गए हमारे अनुरोध के बावजूद, कोलकाता पत्तन न्यास ने वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक के लिए निर्धारित क्षमता प्रस्तुत नहीं की है। वर्ष 2004-05 के लिए क्षमता उपयोगिता 90% से अधिक पाई गई है, जब वास्तविक यातायात लगभग 46 मिलियन टन था। यहां तक कि यद्यपि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान संकल्पित नए निवेश के बाद भी यातायात में कोई-मात्रात्मक वृद्धि पूर्वानुमानित नहीं है। वास्तव में, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए अनुमानित यातायात 41 से 43 मिलियन टन की सीमा में पाया गया है, यद्यपि पत्तन ने वर्ष 2008-09 के लिए लगभग 46 मिलियन टन यातायात अनुमानित किया है। जबकि संकल्पित अतिरिक्त निवेश से पत्तन की निर्धारित क्षमता में वृद्धि होना निश्चित है, वहीं यातायात के अनुमान में कमी से क्षमता उपयोगिता में कमी होगी। फिर भी, अगर अनुमानित कंटेनर यातायात को भी हिसाब में लिया जाता है तो यह उचित रूप से पूर्वानुमान किया जा सकता है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के दौरान कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा 60% की न्यूनतम क्षमता उपयोगिता की सीमा प्राप्त कर ली जाएगी।

इस स्थिति के दृष्टिगत, जैसा पहले वर्णित है, व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों के लिए लगाई गई पूंजी पर 7.4% की आय के अधीन लगाई गई पूंजी के (कम किए गए) अनुमानों पर लगाई गई पूंजी पर अधिकतम 15% की आय अनुमत्य है।

- (xvii) (क) ऊपर दिए गए विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए संपूर्ण पत्तन, संपूर्ण एचडीसी, संपूर्ण केडीएस और एचडीसी तथा केडीएस, दोनों में विभिन्न मुख्य कार्यकलापों के लिए लागत विवरण आशोधित किए गए हैं। प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर आशोधित लागत विवरण अनुबंध-I(क) से (ण) के रूप में संलग्न है। प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आशोधित लागत विवरण अनुबंध-II(क) से (ण) के रूप में संलग्न है।

## प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर सारांशित परिणाम नीचे दिए गए हैं :-

क्र० सं०	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए)			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (करोड़ रुपए)			प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)		औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08	2008-09	जोड़	2007-08	2008-09	जोड़	2007-08	2008-09	
1.	संपूर्ण पत्तन	828.88	897.71	1726.59	20.60	51.02	71.62	2.48%	5.68%	4.08%
2.	संपूर्ण केडीएस	295.88	317.47	613.13	-13.85	8.17	-5.88	-4.68%	2.57%	-1.06%
3.	संपूर्ण एचडीसी	533.22	580.24	1113.46	34.45	42.85	77.30	6.46%	7.38%	6.92%

क्र० सं०	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए)			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (करोड़ रुपए)			प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)		औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08	2008-09	जोड़	2007-08	2008-09	जोड़	2007-08	2008-09	
1.	संपूर्ण पत्तन	828.68	897.71	1726.59	20.60	51.02	71.62	2.48%	5.68%	4.08%
	कार्गो	409.13	453.01	862.14	131.11	158.08	289.19	32.05%	34.89%	33.47%
	पत्तन और गोदी	196.92	209.48	406.40	-229.00	-235.23	-464.23	-116.29%	-112.29%	-114.29%
	रेलवे	59.56	65.52	125.08	-0.13	3.38	3.25	-0.21%	5.17%	2.48%
	संपदा	163.26	169.71	332.97	119.98	124.79	244.77	73.49%	73.53%	73.51%
2.	संपूर्ण केडीएस	295.68	317.47	613.13	-13.85	8.17	-5.68	-4.68%	2.57%	-1.06%
	कार्गो	149.29	165.46	314.75	19.03	34.57	53.60	12.75%	20.89%	16.82%
	पत्तन और गोदी	27.36	28.12	55.48	-118.97	-117.65	-236.62	-434.89%	-418.31%	-426.60%
	रेलवे	12.62	13.68	26.50	-6.70	-5.45	-12.15	-53.14%	-39.25%	-46.20%
	संपदा	106.40	110.01	216.41	92.79	96.70	189.49	87.21%	87.90%	87.56%
3.	संपूर्ण एचडीसी	533.22	580.24	1113.46	34.45	42.85	77.30	6.46%	7.38%	6.92%
	कार्गो	259.84	267.55	547.39	112.08	123.51	235.59	43.13%	42.95%	43.04%
	पत्तन और गोदी	169.57	181.35	350.92	-111.40	-117.58	-228.98	-65.70%	-64.84%	-65.27%
	रेलवे	46.95	51.64	98.59	6.58	8.83	15.41	14.01%	17.10%	15.56%
	संपदा	56.86	59.70	116.56	27.19	28.09	55.28	47.82%	47.06%	47.44%

## प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर सारांशित परिणाम नीचे दिए गए हैं :-

क्र० सं०	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए)			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (करोड़ रुपए)			प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)		औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08	2008-09	जोड़	2007-08	2008-09	जोड़	2007-08	2008-09	
1.	संपूर्ण पत्तन	850.58	923.83	1774.39	41.63	77.04	118.67	4.69%	8.34%	6.62%
2.	संपूर्ण केडीएस	299.07	325.50	624.57	-11.15	16.08	4.93	-3.73%	4.94%	0.61%
3.	संपूर्ण एचडीसी	551.48	598.34	1149.82	52.78	60.96	113.74	9.57%	10.18%	9.87%

क्र० सं०	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए)			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (करोड़ रुपए)			प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)		औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08	2008-09	जोड़	2007-08	2008-09	जोड़	2007-08	2008-09	
1.	संपूर्ण पत्तन	850.56	923.83	1774.39	41.63	77.04	118.67	4.89%	8.34%	6.62%
	कार्गो	423.47	471.01	894.48	145.41	176.05	321.46	34.34%	37.38%	35.86%
	पत्तन और गोदी	204.27	217.60	421.87	-223.00	-227.08	-450.08	-109.17%	-104.36%	-106.76%
	रेलवे	59.56	65.52	125.08	-0.15	3.36	3.21	-0.25%	5.12%	2.44%
	संपदा	163.26	169.71	332.97	119.92	124.72	244.64	73.45%	73.49%	73.47%
2.	संपूर्ण केडीएस	299.07	325.50	624.57	-11.15	16.08	4.93	-3.73%	4.94%	0.61%
	कार्गो	152.96	173.88	326.84	22.06	42.94	64.94	14.42%	24.70%	19.56%
	पत्तन और गोदी	27.10	27.73	54.83	-119.25	-118.06	-237.31	-440.09%	-425.72%	-432.91%
	रेलवे	12.62	13.88	26.50	-6.71	-5.45	-12.16	-53.18%	-39.30%	-46.24%
	संपदा	106.40	110.01	216.41	92.75	96.65	189.40	87.17%	87.86%	87.51%
3.	संपूर्ण एचडीसी	551.46	598.34	1149.82	52.78	60.96	113.74	9.57%	10.18%	9.87%
	कार्गो	270.51	297.13	567.64	122.80	133.10	255.90	45.40%	44.80%	45.10%
	पत्तन और गोदी	177.17	189.87	367.04	-103.75	-109.02	-212.77	-58.56%	-57.42%	-57.99%
	रेलवे	46.95	51.64	98.59	6.56	8.81	15.37	13.97%	17.06%	15.52%
	संपदा	56.86	59.70	116.56	27.17	28.07	55.24	47.78%	47.01%	47.40%

(ख) संपूर्ण पत्तन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा और प्रस्तावित, दोनों स्तरों पर लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के दृष्टिगत प्रशुल्क के किसी उर्व्वमुखी संशोधन का मामला नहीं बनता है ।

- (ग) जैसा कि उपरोक्त विवरण से देखा जा सकता है, कोलकाता पत्तन न्यास वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान कुल अतिरिक्त निवल अधिशेष के रूप में लगभग 72 करोड़ रुपए सृजित करेगा, अगर प्रशुल्क का मौजूदा स्तर जारी रहता है। कुल अतिरिक्त निवल अधिशेष लगभग 119 करोड़ रुपए होगा, जब सुविधाएं तदनुसारी दो वर्षों में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर प्रचालित की जाती हैं।
- (घ) चूंकि, कोलकाता पत्तन न्यास ने साझा दर संरचना आधार पर सुविधाएं प्रचालित करने का प्रस्ताव किया है, इसलिए वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रशुल्क के प्रस्तावित साझा स्तर पर केडीएस और एचडीसी की अनुमानित वित्तीय स्थिति की चर्चा नीचे की गई है :-

#### केडीएस

कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप और संपदा कार्यकलाप अधिशेष स्थिति में होंगे। पत्तन और गोदी कार्यकलाप और रेलवे घाटे की स्थिति में होंगे। संपूर्ण रूप से केडीएस 4.93 करोड़ रुपए का निवल अधिशेष सृजित करेगा। इसका अर्थ यह होता है कि अधिशेष सृजित करने वाले कार्यकलाप अर्थात् संपदा और कार्गो घाटा उठा रहे पत्तन तथा गोदी और रेलवे परस्पर आर्थिक-सहायता के बाद निवल अधिशेष सृजित करते हैं। इसका आगे यह अर्थ होता है कि केडीएस के घाटे पत्तन और गोदी तथा रेलवे एचडीसी की वित्तीय दशा को प्रभावित नहीं करेंगे।

#### एचडीसी

पत्तन और गोदी कार्यकलाप को छोड़कर, अन्य सभी कार्यकलाप अर्थात् कार्गो, संपदा और रेलवे अधिशेष सृजित करते हैं। चूंकि, संपदा और रेलवे का अनुमानित निवल अधिशेष पत्तन और गोदी कार्यकलाप के घाटे की पूर्ति के लिए पर्याप्त नहीं है, इसलिए कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप को पत्तन और गोदी कार्यकलाप की शेष घाटे की स्थिति को परस्पर आर्थिक-सहायता देनी होगी। किसी भी तरह संपूर्ण एचडीसी लगभग 114 करोड़ रुपए का निवल अधिशेष सृजित करेगा।

- (ङ) पत्तन द्वारा प्रस्तावित दोनों प्रणालियों के लिए साझा दरों के संदर्भ में यहां यह उल्लेख करना संगत है कि एचडीसी और केडीएस में पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाएं भिन्न-भिन्न हैं और कोलकाता पत्तन न्यास के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा में इस प्राधिकरण द्वारा विभेदक दरें अनुमोदित की गई थीं। जैसा पहले वर्णन किया गया है, केडीएस और एचडीसी संपूर्ण रूप से अधिशेष की स्थिति में हैं और इसलिए एक गोदी प्रणाली द्वारा दूसरे की परस्पर आर्थिक-सहायता स्पष्टतः उत्पन्न नहीं होती। इस स्थिति के दृष्टिगत, यह प्राधिकरण परीक्षण आधार पर कोलकाता पत्तन न्यास की दोनों प्रणालियों के लिए साझा दरें अनुमोदित करने का इच्छुक है। तथापि, यह प्राधिकरण अगर पाता है कि साझा दर की संरचना केडीएस के जोखिम पर एचडीसी पर बोझ डालती है तो कोलकाता पत्तन न्यास से संशोधित प्रशुल्क चक्र के दौरान किसी भी समय अपनी साझा दर संरचना की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करना अपेक्षित होगा।
- (च) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 में यथा निर्दिष्ट संपदा कार्यकलाप पत्तन प्रचालन में घाटे की पूर्ति में अशदान कर सकता है। अगर अन्य दो कार्यकलापों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन और रेलवे द्वारा सृजित अधिशेष को भी घाटा उठा रहे पत्तन और गोदी कार्यकलाप की परस्पर आर्थिक-सहायता देने की अनुमति दी जाती है तो संपूर्ण पत्तन की निवल अधिशेष स्थिति निम्नानुसार प्रकट होती है :-

(करोड़ रुपए)

पत्तन कार्यकलाप	निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)	
	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर	प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर
पत्तन और गोदी	(-) 464.23	(-) 450.08
संपदा	(+) 244.77	(-) 244.64
रेलवे	(+) 3.25	(+) 3.21
	(+) 248.02	(+) 247.85
कार्गो कार्यकलाप द्वारा आर्थिक-सहायता दिया जाने वाला शेष घाटा	(-) 216.21	(-) 202.23
कार्गो कार्यकलाप द्वारा सृजित अधिशेष	(+) 289.19	(+) 321.46
समुद्री कार्यकलाप को आर्थिक-सहायता देने के बाद कार्गो कार्यकलाप द्वारा सृजित समायोजित निवल अधिशेष	(+) 72.98	(+) 119.23
कार्गो कार्यकलाप की प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत अधिशेष	(+) 8.46%	(+) 13.33%

जैसा उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, कार्गो संबद्ध प्रभारों की मौजूदा विभेदक दरों में 8.46% की कमी आवश्यक है।

- (घ) तथापि, कोलकाता पत्तन न्यास ने मौजूदा विभेदक दरों के स्थान पर केडीएस और एचडीसी के लिए साझा दर संरचना अपनाने का विकल्प दिया है। जब कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के संबंध में प्रस्तावित प्रारूप दरों के मान को मौजूदा प्रभारों के सांनिध्य में रखा जाता है, तब पत्तन ने या तो एचडीसी अथवा केडीएस में लागू कुछ प्रशुल्क मदों के लिए मौजूदा दर रखी है, कुछ प्रशुल्क मदों के लिए मौजूदा दरों से उच्चतर दरें प्रस्तावित की हैं और कार्गो/कंटेनर कार्यकलाप के अधीन कुछ अन्य प्रशुल्क मदों के संबंध में घटी हुई दरें प्रस्तावित की हैं। जैसी पहले चर्चा की गई है, एचडीसी में मौजूदा 'घाटशुल्क और पोत पर प्रभार' को 'घाटशुल्क' और 'पोत पर प्रहस्तन प्रभार' में विभाजित किया गया है तथा पृथक दरें प्रस्तावित की गई हैं। जहां तक केडीएस का संबंध है, मौजूदा घाटशुल्क प्रभारों को 'घाटशुल्क' और 'तट पर प्रहस्तन प्रभार' में विभाजित और पृथक रूप से प्रस्तावित किया गया है। कुछ मामलों में, मौजूदा प्रभारों को घाटशुल्क, श्रमिकों के लिए प्रभार तथा उपस्करों के लिए प्रभार के रूप में तीन भागों में विभाजित किया गया है। इसे शीघ्र ही प्रस्तुत करने के लिए मौजूदा विभेदक दरों और प्रस्तावित साझा (दो भागों/तीन भागों में विभाजित) दरों को मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर प्रदर्शित लगभग 8% अधिशेष मानते हुए संपूर्ण कमी लागू करने के तुलनीय नहीं पाया जाता है। इसके अतिरिक्त, यह प्राधिकरण कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित युक्तिसंगत प्रशुल्क संरचना को अस्वीकृत नहीं करना चाहता। इस परिस्थिति में, इसे प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर से संबंधित लागत विवरण द्वारा आवश्यक सीमा तक प्रस्तावित साझा दरों को कम करने के लिए अधिक उचित पाया जाता है।
- (ज) जैसा इस विश्लेषण के पूर्व भाग में वर्णन किया गया है, कोलकाता पत्तन न्यास ने आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। इसलिए, प्रस्तावित दरों के मान के संदर्भ में अनुमानित प्रचालन आय की यथार्थता सत्यापित नहीं की जा सकती। तथापि, दर के संशोधन के लिए पृष्ठभूमि संबंधी सूचना के रूप में मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर विचार करने में कठिनाइयों के दृष्टिगत यह प्राधिकरण उस अनुमानित अधिशेष स्थिति, जो प्रस्तावित समरूप दर संरचना से उत्पन्न होती है, को मानने के लिए बाध्य है। अनुमान की संभव त्रुटियां, अगर कोई हों, की व्यवस्था करने के बाद कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के लिए प्रस्तावित दरों पर 10% के संपूर्ण स्तर तक कमी को संयत किया जाता है।
- (झ) यह प्राधिकरण कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रहस्तन की जाने वाली विभिन्न वस्तुओं के वाणिज्यिक और मूल्य संवेदनशीलता का विश्लेषण उपलब्ध कराने के अभाव में प्रस्तावित कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में पूर्ण कमी करने का आदेश देने के लिए बाध्य है। अब स्वीकृत राजस्व मॉडल को अपरिवर्तित रखते हुए कोलकाता पत्तन न्यास निस्संदेह इस शर्त के अधीन कि ऐसी प्रस्तावित दर किसी भी तरह समतुल्य मौजूदा दर से अधिक नहीं होनी चाहिए, विभिन्न वस्तुओं के लिए दरों में विभेदक समायोजन का प्रस्ताव कर सकता है।
- (ञ) जैसा उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर केडीएस और एचडीसी में भी समुद्री कार्यकलाप घाटे में है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण विश्लेषण के पैराग्राफ सं० (Lxi) में यथा वर्णित एकल दर के रूप में पत्तन देयताओं के लिए 30 सेंट प्रति जीआरटी की मौजूदा दर बनाए रखने के अधीन समुद्री कार्यकलाप के लिए प्रस्तावित साझा दरें अनुमोदित करने का इच्छुक है।
- (xviii) मौजूदा और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर संपूर्ण पत्तन के लिए (कैम किए गए) प्रचालन आय का अनुमान दिए गए दो वर्षों के लिए क्रमशः 1726.59 करोड़ रुपए और 1774.39 करोड़ रुपए है। इसका अर्थ यह होता है कि प्रस्तावित साझा दरें अपरिवर्तित रहते हुए प्रस्तावित प्रशुल्क प्रणाली में अतिरिक्त प्रचालन आय 47.80 करोड़ रुपए होगी। प्रस्तावित साझा कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों में आदेश दिए गए 10% की कमी को देखते हुए, कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप की अनुमानित आय में कमी संपूर्ण रूप में कमी 89.45 करोड़ रुपए होती है। 47.80 करोड़ रुपए की अनुमानित अतिरिक्त आय के समायोजन के बाद प्रभावी कमी 41.65 करोड़ रुपए की होगी। अगर इस 41.65 करोड़ रुपए को पत्तन द्वारा मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन करने पर 1726.59 करोड़ रुपए की अनुमानित आय की तुलना में देखा जाता है तो यह दिए गए दो वर्षों के लिए प्रचालन आय का लगभग 2.40% होगा। इसका अर्थ यह होता है कि पत्तन के मौजूदा प्रशुल्क की तुलना में पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए लगभग 2.40% की राहत है।
- (xix) 'तटीय कार्गो' की परिभाषा अधिसूचित करना आवश्यक नहीं होगा, क्योंकि ऐसे कार्गो को परिभाषित करने वाले कानून की सामान्य स्थिति कोलकाता पत्तन न्यास पर भी लागू होगी। पत्तन द्वारा प्रस्तावित 'तटीय कंटेनर' के लिए परिभाषा भी दरों के मान में समामेलित नहीं की गई है।
- (xx) कोलकाता पत्तन न्यास ने इस अभिप्राय के लिए कि लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस के आधार पर किसी पत्तन प्रयोक्ता को आवंटित क्षेत्र में रखे कार्गो पर भंडारण प्रभार लगाए जाने योग्य नहीं होगा, खंड-2(vii) में निर्धारित 'विलंब शुल्क' की मौजूदा परिभाषा आशोधित करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित आशोधन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.6 के अनुरूप है और इसलिए अनुमोदित किया जाता है।
- (xxi) अंतर्देशीय जलमार्ग यातायात के लिए तथा उस पर संगत प्रभार लगाने की विशाल संभावना को देखते हुए अंतर्देशीय पोत अधिनियम, 1917 अथवा बांग्लादेश के समतुल्य अधिनियम के प्रावधान का संदर्भ लेते हुए कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा 'अंतर्देशीय पोत' की नई परिभाषा प्रस्तावित की गई है। जैसा सीसीएचए द्वारा सही रूप से इंगित किया गया है कि बांग्लादेश से आने वाले पोत को अंतर्देशीय पोत नहीं कहा जा सकता। जबकि ऐसे पोतों को प्रोत्साहन प्रदान करने का औचित्य हो सकता है, हम

आश्वस्त नहीं है कि क्या अंतर्देशीय पोतों की पुनः परिभाषा देना प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में है या नहीं। जबकि कोलकाता पत्तन न्यास ने कथित भारत-बांग्लादेश नयाचार करार से संबंधित कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है, वहीं बांग्लादेश में पंजीकृत पोत, जिसे नयाचार के अधीन बांग्लादेश और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच नदी मार्ग के माध्यम से कार्गो का आवागमन प्रचालित करना सूचित किया गया है, को लागू प्रभार वसूल करने के प्रयोजनार्थ किसी अन्य विदेशी देश में पंजीकृत किसी अन्य पोत के समान माना जाना होगा। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित 'अंतर्देशीय पोत' की परिभाषा को उचित रूप से आशोधित किया जाता है। उसमें यह वर्णन करते हुए कि 'अंतर्देशीय पोत' पर लगाए जाने योग्य प्रभार नयाचार के अधीन बांग्लादेश और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच नदी मार्ग के माध्यम से प्रचालनरत पोतों पर भी लागू होगा, एक टिप्पणी जोड़ी जाती है।

(xxii) पूर्ववर्ती पैराग्राफ में वर्णित कारणों से 'विदेशीगामी पोत' की मौजूदा परिभाषा में केवल अंतर्देशीय पोत, नौका और फ्लेट को विदेशगामी पोत की परिभाषा से हटा कर प्रस्तावित आशोधन शामिल किया जाता है।

(xxiii) इसी प्रकार खंड-2(xiii) में प्रस्तावित 'आईडब्ल्यूटी कार्गो/आईडब्ल्यूटी कंटेनर' की नई परिभाषा में बांग्लादेश का संदर्भ हटा दिया जाता है। 'आईडब्ल्यूटी कार्गो/आईडब्ल्यूटी कंटेनर' का अंतर्देशीय जलमार्ग के माध्यम से अंतर्देशीय पोत/बजरा/नौका/फ्लेट द्वारा वहन किए जाने वाले कार्गो/कंटेनर (उतराई कार्गो/कंटेनर को छोड़कर) का प्रस्तावित अभिप्राय अनुमोदित किया जाता है। 'अंतर्देशीय पोत' की परिभाषा के अधीन निर्धारित टिप्पणी में बांग्लादेश और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच प्रचालनरत पोतों द्वारा वहन किए गए आईडब्ल्यूटी कार्गो/आईडब्ल्यूटी कंटेनर पर लगाए जाने योग्य प्रभार भी शामिल किए जाने चाहिए।

(xxiv) विदेशगामी पोत/तटीय पोत कार्गो अथवा कंटेनर छोटे पोत से उतराते हैं अथवा छोटे पोतों से कार्गो/कंटेनर का लदान करते हैं। ऐसे कार्गो/कंटेनर को प्रस्तावित दरों के मान के खंड-2(xviii) में 'उतराई कार्गो/उतराई कंटेनर' के रूप में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया गया है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(xxv) कोलकाता पत्तन न्यास ने 'पोत पर प्रहस्तन प्रभार' और 'तट प्रहस्तन प्रभार' के लिए परिभाषा प्रस्तावित की है। इन प्रभारों का कोलकाता पत्तन न्यास की प्रत्येक गोदी प्रणाली के लिए कोई संदर्भ नहीं है।

(क) 'पोत पर प्रहस्तन प्रभार' एचडीसी, जहां कोलकाता पत्तन न्यास मानवशक्ति प्रदान करता है, में लगाए जाने योग्य हैं। यह प्रभार केडीएस में लगाए जाने योग्य नहीं है, क्योंकि केडीएस में पोत पर प्रहस्तन प्रचालन के लिए मानवशक्ति कोलकाता गोदी श्रमिक बोर्ड द्वारा प्रदान की जाती है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा लदान/उतराई प्रचालन के लिए मानवशक्ति की आपूर्ति के रूप में पोत पर सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार लगाने हेतु खंड-2(xx) में 'पोत पर प्रहस्तन प्रभार' के लिए प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की जाती है।

(ख) श्रमिक और उपस्कर की आपूर्ति द्वारा विभिन्न सेवाओं को खंड-2(xxii) में प्रस्तावित 'तट प्रहस्तन प्रभार' की परिभाषा में शामिल किया जाता है, इन्हें भी अनुमोदित किया जाता है।

(xxvi) 'घाटशुल्क' की मौजूदा परिभाषा पत्तन द्वारा प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं का उल्लेख करती है, जिसके बदले कोलकाता पत्तन न्यास कार्गो पर प्रभार लगाता है। कोलकाता पत्तन न्यास ने 'घाटशुल्क' शब्द को पुनः परिभाषा देते हुए इस समय उसके द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं की सूची हटा दी है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, पत्तन ने उसके द्वारा प्रदान की गई बर्थ, शोड, सड़कें, विद्युत, जलापूर्ति, सुरक्षा, अग्निशमन सेवाओं आदि जैसी सामान्य अवसंरचना सुविधाओं के प्रावधान की सूची दी है। 'घाटशुल्क' की मौजूदा परिभाषा में सूचीबद्ध सेवाओं को 'पोत पर प्रहस्तन प्रभार' और 'तट प्रहस्तन प्रभार' की प्रस्तावित परिभाषा में शामिल किया जाना प्रस्तावित है।

'घाटशुल्क' शब्द को पत्तन में प्रहस्तन किए गए सभी कार्गो पर वसूली योग्य मूल देयताओं के रूप में पुनः परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ यह होता है कि घाटशुल्क कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रदान की जाने वाली सामान्य सुविधा के लिए एक शुल्क है। अगर मूल पत्तन सुविधाओं के उपयोग की तीव्रता जैसा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा यथा वर्णित कठिन कार्गो के लिए विभिन्न दरें प्रस्तावित करने का कारण है, तो मूल पत्तन सुविधाओं के उपयोग की विभेदक तीव्रता और विभेदक दरों के बीच संपर्क स्थापित नहीं किया गया है। फिर भी, यह मानना होगा कि एक बार में घाटशुल्क की ऐसी विभेदक दरों को युक्तिसंगत बनाने का पत्तन और प्रयोक्ताओं दोनों पर गंभीर वित्तीय प्रभाव होगा और इसलिए ऐसा प्रयास धीरे-धीरे किया जाना चाहिए। कोलकाता पत्तन न्यास को घाटशुल्क अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने की प्रक्रिया प्रारंभ करने का सुझाव दिया जाता है।

(xxvii) कोलकाता पत्तन न्यास से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.18.2 के अनुरूप विद्यमान प्रमुख ऋणदाय कर (पीएलआर) से संबंधित खंड-3 की प्रस्तावित टिप्पणी (xiii) को अद्यतन करने का अनुरोध किया गया था। दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर से 2% अधिक होनी चाहिए। कोलकाता पत्तन न्यास ने पत्तन द्वारा जैसा वर्णित है, दिनांक 1 जनवरी, 2006 की यथास्थिति भारतीय स्टेट बैंक का पीएलआर 10% मानते हुए दंडात्मक ब्याज की 12% की दर प्रस्तावित की है। भारतीय स्टेट बैंक का पीएलआर दिनांक 1.1.2006 के बाद परिवर्तित हो गया है। 11% का विद्यमान पीएलआर प्रदर्शित करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी को उपयुक्त रूप से आशोधित किया जाता है।

कोलकाता पत्तन न्यास ने भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर के संदर्भ में प्रत्येक वर्ष 1 जनवरी को ब्याज दर की समीक्षा करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी (xiii) में एक शर्त जोड़ने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, संगत प्रशुल्क दिशानिर्देश ऐसी वार्षिक समीक्षा संकल्पित नहीं करते, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित संयोजन को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

(xxviii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड-2.15 निर्दिष्ट करता है कि प्रयोक्ताओं से पत्तन पर आरोप्य उचित सीमा के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होगी। कोलकाता पत्तन न्यास ने इस आधार पर कि ऐसे मामले मामला-दर-मामला आधार

पर विचार करने योग्य है, ऐसी शर्त समायोजित करना अस्वीकार कर दिया है और इस पर महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 53 द्वारा उसे सीपी गई शक्तियों के अधीन कार्रवाई करने का प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्णित अस्वीकृति का दूसरा आधार यह है कि उसने खंड-3(xi) और (xii) में अपेक्षित शर्तों का प्रस्ताव किया है और किसी अस्पष्ट खंड की आवश्यकता नहीं है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वर्णित खंड उन दिनों, जिनके दौरान पत्तन के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के कारण कार्गो की सुपुर्दगी नहीं की जा सकती, के लिए विलंब शुल्क नहीं लगाने और अनुकूल प्जार-भाटा तथा मौसम की दशाओं के अनुसार पोत की यात्रा की तैयारी के लिए पोत के मास्टर एजेंट द्वारा संकेत देने के 4 घंटे बाद बर्थ किराया समाप्त करने से संबंधित है। जबकि पूर्व शर्त पत्तन के कर्मचारियों द्वारा केवल हड़ताल तक भंडारण प्रभार नहीं लगाने के कारण को प्रतिबंधित करती है, वहीं अनुवर्ती शर्त उस समय सीमा, जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा, निर्धारित करते हुए इस प्राधिकरण के दिनांक 4 फरवरी, 2000 और 19 जुलाई, 2000 के साझा आदेश के संदर्भ में है। ये प्रस्तावित शर्तें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.15 की अपेक्षाओं की पूर्णतः पूरी नहीं करतीं।

मामला-दर-मामला आधार के विवेकाधीन निर्णय उपलब्ध विशिष्ट दिशानिर्देशों के दृष्टिगत पत्तन पर नहीं छोड़ा जा सकता। अगर कोलकाता पत्तन न्यास शर्तों के दुरुपयोग की आशंका करता है तो उसे इसके दुरुपयोग को रोकने के लिए एक उपयुक्त कार्यन्तंत्र तैयार करना चाहिए। यह वर्णन करते हुए कि प्रयोक्ता से पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.15 में यथा निर्दिष्ट एक सामान्य टिप्पणी समामेलित की जाती है। यह उल्लेखनीय है कि सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरों के मान में समामेलित ऐसी टिप्पणी इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में अधिसूचित की गई थी।

(xxix) मौजूदा व्यवस्था पीओएल/पीओएल उत्पादों अथवा 23° से कम ज्वलनांक वाले अन्य किसी द्रव के लिए केडीएस में 'घाटशुल्क' और एचडीसी में 'नौतल पर तथा घाटशुल्क प्रभार' 175/- रुपए प्रति मी०ट० की समरूप दर पर लगाए जाने योग्य है। यह प्रभार बाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तन किए गए उत्पाद के संबंध में है। पत्तन ने केडीएस और एचडीसी में लागू कार्गो की इस श्रेणी के लिए घाटशुल्क की एक समरूप घटी हुई दर का प्रस्ताव किया है तथा प्रभार लगाने के लिए दो स्लैबों का प्रस्ताव किया है। प्रति वित्तीय वर्ष 50,000 टन तक की मात्रा के लिए 125/- रुपए प्रति टन और 50,000 टन से अधिक मात्रा पर 95/- रुपए प्रति टन का घाटशुल्क लगाए जाने योग्य है। जबकि कोलकाता पत्तन न्यास ने दरों का मान निर्धारित करने के प्रयोजनार्थ दोनों गोदी प्रणालियों को समरूप माना है, वहीं केडीएस और एचडीसी में प्रहस्तन की गई मात्रा को पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी के अनुसार प्रस्तावित मात्रा छूट योजना के योग्य होने के लिए मिलाया नहीं जाएगा। यह मानना होगा कि कोलकाता पत्तन एक बहु-ड्राफ्ट पत्तन है और गोदी में आने वाले पोतों का आकार भिन्न-भिन्न होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, मात्रा की छूट के लिए समरूप बेंचमार्किंग तार्किक नहीं होगी। प्रस्तावित मात्रा छूट में अंतर्निहित बिंदु उपलब्ध ड्राफ्ट का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने का लक्ष्य है। इस स्थिति के दृष्टिगत, उक्त कार्गो के लिए खंड-4.1 के क्रम सं० 3 में निर्धारित प्रस्तावित मात्रा छूट योजना और मात्रा छूट योजना को नियंत्रित करने वाली घाटशुल्क की अनुसूची के नीचे प्रस्तावित टिप्पणी मूलभूत दरों में लागू कमी के अधीन अनुमोदित की जाती है।

(xxx) इस समय नमक के प्रहस्तन के लिए केडीएस में प्रति मीट्रिक टन 20/- रुपए और एचडीसी में 15/- रुपए की दर पर घाटशुल्क लगाए जाने योग्य है। कोलकाता पत्तन न्यास ने केडीएस और एचडीएस दोनों में लगाए जाने योग्य प्रति मीट्रिक टन 20/- रुपए की साझा दर प्रस्तावित की है। चूंकि, पत्तन ने घाटशुल्क से तट प्रहस्तन प्रभार को अलग कर दिया है, इसलिए एक विचार यह हो सकता है कि तट प्रहस्तन कार्यकलाप प्रदान करने की समानुपातिक लागत को नमक प्रहस्तन करने की प्रस्तावित घाटशुल्क दर से घटाना होगा। इस संबंध में पत्तन ने पुष्टि की है कि यह नमक के मामले में साधारणतया तट प्रहस्तन सेवाएं नहीं करता। किसी भी मामले में इस वस्तु से वसूली योग्य तट प्रहस्तन से संबंधित कोई अतिरिक्त प्रशुल्क नहीं होना चाहिए। अब से घाटशुल्क लगाने के विरुद्ध प्रदान की जा रही सभी सेवाएं प्रदान करना जारी रखा जाना चाहिए।

(xxxi) ऊनी कालीन पर लगाए जाने योग्य मौजूदा 0.3% की मूल्यानुसार दर की तुलना में पत्तन ने उक्त मद के लिए 70/- रुपए प्रति टन की घाटशुल्क दर प्रस्तावित की है। प्रस्तावित दर के लिए औचित्य से संबंधित एक प्रश्न पूछने पर कोलकाता पत्तन न्यास ने वर्णन किया है कि चूंकि ऊनी कालीनों का प्रहस्तन इस समय केवल कंटेनरों में ही किया जाता है, जिसके लिए बॉक्स दर लागू है, इसलिए ब्रेक बल्क रूप में प्रहस्तन किए गए ऊनी कालीनों के लिए लागू मौजूदा मूल्यानुसार दर अनावश्यक हो जाती है। परंतु 70/- रुपए प्रति टन की प्रस्तावित दर के लिए पत्तन द्वारा लागत का कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया गया है। उल्लेखनीय रूप से कोलकाता पत्तन न्यास ने ब्रेक-बल्क रूप में ऊनी कालीनों का प्रहस्तन करने हेतु प्रस्तावित दर के लिए बल नहीं दिया है। इसे ध्यान में रखते हुए खंड-4.1 के क्रम सं० 16 में कार्गो की एक मद के रूप में निर्धारित 'ऊनी कालीन' प्रस्तावित प्रशुल्क मद को प्रस्तावित घाटशुल्क की अनुसूची से हटाया जाता है।

(xxxii) मूल्यानुसार आधार पर प्रभार लगाने के लिए मौजूदा दरों के मान में एक प्रावधान है, जिसके अनुसार कार्गो की श्रेणी पर निर्भर करते हुए केडीएस में 0.3%, 0.4% और 0.5% तथा एचडीसी में 0.4% लगाए जाने योग्य है। इस स्थिति की तुलना में, कोलकाता पत्तन न्यास ने मौजूदा मूल्यानुसार दरें युक्तिसंगत बनाई हैं, जिसके अनुसार अनिर्दिष्ट आयात कार्गो पर 0.25% और अनिर्दिष्ट निर्यात कार्गो पर 0.20% लगाए जाने योग्य है। यह उल्लेखनीय है कि प्रस्तावित मूल्यानुसार दरें मौजूदा मूल्यानुसार दरों से कम हैं।

(xxxiii) विदेशी कार्गो के लिए प्रस्तावित दरों के 60% पर तटीय कार्गो पर घाटशुल्क निर्धारित करते हुए खंड-4.2 में पत्तन का प्रस्ताव संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड-4.3 के अनुरूप है।



(xxxiv) जैसा पूर्ववर्ती पैराग्राफ में वर्णित है, कोलकाता पत्तन न्यास ने अनिर्दिष्ट आयात और निर्यात कार्गो के लिए घटी हुई मूल्यानुसार दरें प्रस्तावित की हैं। ऐसे अनिर्दिष्ट कार्गो के लिए तटीय दर के प्रयोजनार्थ पत्तन ने इसे मूल्यानुसार दर संरचना से अलग करते हुए 50/- रुपए प्रति टन की नियत राशि प्रस्तावित की है। इसका अर्थ यह है कि ऐसी स्थिति हो सकती है, जहां अनिर्दिष्ट तटीय कार्गो को समान अनिर्दिष्ट विदेशी कार्गो की तुलना में कार्गो की प्रति युनिट अधिक घाटशुल्क अदा करना पड़ सकता है, जब आयात विदेशी कार्गो का सीएफ मूल्य अथवा निर्यात विदेशी कार्गो का एफओबी मूल्य अमहत्वपूर्ण हो। असाधारण स्थिति हटाने के लिए उपाय पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित विदेशी कार्गो के लिए 80/- रुपए प्रति टन की न्यूनतम मूल्यानुसार दर के निर्धारण में निहित नहीं हो सकता। मूल्यानुसार के अधीन कार्गो के लिए 80/- रुपए प्रति टन की न्यूनतम प्रस्तावित दर का समर्थन तर्क द्वारा किया गया प्रतीत नहीं होता और प्रति टन 50/- रुपए की प्रस्तावित तटीय दर से इसके संबंध को पत्तन द्वारा पर्याप्त रूप से स्पष्ट नहीं किया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि प्रस्तावित मूल्यानुसार दरों पर 60% की तटीय रियायती दर क्यों परिकल्पित नहीं की जा सकती। यह निर्धारित करना उपयुक्त होगा कि तटीय कार्गो के लिए रियायती दर प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए अधिकतम 50/- रुपए के अधीन समतुल्य विदेशी कार्गो की दरों की 60% होगी। इस स्थिति के दृष्टिगत, खंड-4.2 के क्रम सं० 2 में तटीय कार्गो के लिए प्रस्तावित रियायती दर लगाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव उपयुक्त रूप से आशोधित किया जाता है।

(xxxv) यानान्तरण कंटेनरों के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.5.1 के अधीन निर्दिष्ट लदान अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुने से अधिक रियायती प्रहस्तन प्रभार निर्धारित करने की अनुरूपता पर कोलकाता पत्तन न्यास ने प्रारूप दरों के मान के खंड-4.3 में लदान के लिए लागू दर के 75% पर यानान्तरण कार्गो के लिए और अनुवर्ती पोतलदान के लिए लागू दर के 75% पर घाटशुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है। बर्थ में प्रहस्तन किए गए यानान्तरण कार्गो पर घाटशुल्क लगाने के लिए मौजूदा व्यवस्था और प्रस्तावित व्यवस्था के बीच कोई परिवर्तन नहीं है।

मौजूदा दरों के मान में बंधघाट/लंगरगाह में प्रहस्तन किए गए यानान्तरण कार्गो पर केडीएस तथा साथ ही एचडीसी में निर्धारित प्रभारों का 50% लगाने का प्रावधान है। सैंड हेड में गहरी तलछट सुविधा प्राप्त कर रहे यानान्तरण कार्गो के संवर्धन के लिए पत्तन ने घाटशुल्क लगाने के लिए प्रस्तावित खंड-4.3 में बंधघाट/लंगरगाह के साथ सैंड हेड/वास्तविक जेट्टी को शामिल किया है और कार्गो की प्रकृति और विवरण पर ध्यान दिए बिना प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए 20/- रुपए पर ऐसे यानान्तरण के लिए घाटशुल्क का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित 20/- रुपए की घाटशुल्क दर अधिकांश वस्तुओं के लिए प्रस्तावित (अलग किए गए) घाटशुल्क दर से कम देखी गई है और यह शीरे, थोक में नमक, रेत, थोक में फ्लाई एश और लौह-अयस्क पर लगाए जाने योग्य घाटशुल्क के समतुल्य है। प्रस्तावित खंड 4.3 अनुमोदित किया जाता है।

(xxxvi) प्रस्तावित दरों के मान के खंड-4.1 में ब्रेक बल्क और बल्क कार्गो पर वसूली योग्य घाटशुल्क प्रभार निर्धारित किए गए हैं। उसी अनुसूची के खंड-4.4 में सैंडहेड्स/वास्तविक जेट्टी/किसी अन्य लंगरगाह स्थल/मूरिंग में प्रहस्तन किए जाने वाले कच्चे तेल/पीओएल/पीओएल उत्पादों पर वसूली योग्य घाटशुल्क प्रभार निर्धारित किए गए हैं, पोतलदान के मामले में बर्थ पर बाद में उतराई अथवा विलोमतः के मामले में इस दो-स्थलीय प्रचालन के लिए ऐसे कार्गो पर पूरा घाटशुल्क प्रभार वसूली योग्य है। अब केओपीटी ने मौजूदा 70% की लागू दर की तुलना में सैंडहेड्स/वास्तविक जेट्टी/किसी अन्य लंगरगाह स्थल/मूरिंग में प्रहस्तन किए जाने वाले कच्चे तेल/पीओएल/पीओएल उत्पादों को छोड़कर खंड-4.1 में निर्धारित दर के 90% पर घाटशुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। ऐसा दिखाई देता है कि केओपीटी ने दरों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है।

(क) केडीएस शब्द की केओपीटी द्वारा दी गई परिभाषा के अनुसार, एचडीसी के अंतर्गत विशेष तौर पर उल्लिखित को छोड़कर सैंडहेड्स और केओपीटी की सभी अन्य संस्थापनाएं केडीएस के अंतर्गत आती हैं। जैसाकि केओपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है कि सैंडहेड्स/वास्तविक जेट्टी/किसी अन्य लंगरगाह स्थल/मूरिंग में कार्गो की उतराई/पोतलदान का कार्य किया जाता है। केडीएस में लागू मौजूदा संयुक्त दर से तटीय प्रहस्तन को अलग किए जाने पर निर्धारित दरों के 90% पर प्रस्तावित दरें केडीएस के लिए निर्धारित मौजूदा दरों के 70% के साथ तुलनीय हैं। यांत्रिकी प्रणाली के माध्यम से भिन्न तरीके द्वारा लवण और फ्लाई एश का प्रहस्तन किए जाने के अलावा प्रस्तावित व्यवस्था केडीएस की मौजूदा दरों के 70% से भी कम बैठती है। वर्तमान व्यवस्था में फ्लाई एश के लिए कोई दरें निर्धारित नहीं की गई हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, सैंडहेड्स/वास्तविक जेट्टी/किसी अन्य लंगरगाह स्थल/मूरिंग में कार्गो के प्रहस्तन/पोतलदान पर निर्धारित प्रभारों का 90% वसूल किए जाने के लिए खंड-4.5 में केओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी स्वीकार की जाती है, बशर्ते कि कार्गो-संबद्ध प्रभारों में सामान्य कटौती की जाए। लवण के लिए प्रस्तावित 90% की दर (18 रुपए) मौजूदा 70% (14 रुपए) से अधिक है। चूंकि, केओपीटी ने पुष्टि की है कि लवण का लंगरगाह स्थलों पर प्रहस्तन नहीं किया जा रहा है, इसलिए उपर्युक्त वृद्धि से इस वस्तु पर कोई अतिरिक्त प्रभाव नहीं पड़ेगा।

(ख) जब उपरोल्लिखित कार्गो लंगरगाह/बंधघाट में उतारने के बाद तट पर पोतलदान, जिस पर तट पर उतराई अथवा लंगरगाह/बंधघाट में पोतलदान के लिए 70% घाटशुल्क लग चुका है, के पूर्व किसी अन्य बर्थ पर ले जाया और उतारा जाता है तो लागू दर का शेष 30% मौजूदा व्यवस्था में लगाए जाने योग्य है। इसकी तुलना में, पत्तन ने लौह-अयस्क के लिए प्रति मीट्रिक टन अथवा उसके भाग के लिए 5/- रुपए और अन्य सभी कार्गो के लिए प्रति मीट्रिक टन अथवा उसके भाग के लिए 20/- रुपए की नियत राशि प्रस्तावित की है। प्रस्तावित दरों से अंतर्देशीय जलमार्ग द्वारा कार्गो के आवागमन का संवर्धन किया जाना सूचित है और इसलिए यह अनुमोदित किया जाता है।

- (ग) मौजूदा दरों के मान में कोई प्रभार वसूल करने का प्रावधान नहीं है, जब कोई कार्गो लंगरगाह स्थल/बंधघाट में उतारा अथवा पोतलदान किया जाता है तथा पत्तन से मित्र स्वामित्व, परंतु ऐसा स्थान पत्तन की सीमा और पहुंच के भीतर होने वाले किसी अन्य जेट्टी अथवा घाट में उतराई/लदान के लिए बजरे/नौका/प्लेट द्वारा उसका वहन किया जाता है। पत्तन ने ऐसे कार्गो पर रॉयल्टी/मार्गाधिकार प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है, जिसका अनुमोदन नहीं किया जा सकता, क्योंकि रॉयल्टी के समान पत्तन द्वारा किए जाने वाले संग्रहण को अनुमोदित करने का कार्य इस प्राधिकरण का नहीं है। प्रहस्तन किए गए कार्गो की मात्रा पर मार्गाधिकार प्रभार निर्धारित करने का प्रश्न नहीं उठता।
- (xxxvii) (क) आईडब्ल्यूटी कार्गो के लिए मौजूदा दरों के मान में निर्धारित घाटशुल्क दर समान है, चाहे कार्गो प्रहस्तन का स्थान कोई भी हो। पत्तन ने विभेदक दरों का प्रस्ताव किया है और समुद्रगामी पोत के प्रहस्तन के लिए अभिप्रेत बर्ध पर आईडब्ल्यूटी कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए निर्धारित घाटशुल्क का 50% लगाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव उचित प्रतीत होता है, जब इसे अंतर्देशीय पोत यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए पत्तन के उद्देश्य के आलोक में देखा जाता है।
- (ख) अंतर्देशीय पोत घाटों में कार्गो के लदान अथवा उतराई के लिए केडीएस में प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए 20/-रुपए और एचडीसी में 25/- रुपए का घाट महसूल वसूल किया जाता है। इस मौजूदा दर की तुलना में, पत्तन ने फ्लाई एश को अलग कर दिया है और फ्लाई एश के लिए 10/-रुपए की कम दर और खंड-4.6 में अन्य सभी कार्गो के लिए 20/-रुपए की मौजूदा दर प्रस्तावित की है। प्रस्तावित दरें अनुमोदित सामान्य कमी के अधीन होंगी।
- पत्तन के स्वामित्वाधीन नहीं होने वाले परंतु पत्तन की सीमा और पहुंच के भीतर किसी अन्य जेट्टी/घाट पर लदान अथवा उतराई किए गए आईडब्ल्यूटी कार्गो के संबंध में रॉयल्टी/मार्गाधिकार प्रभार लगाने के लिए खंड 4.7 में पत्तन का प्रस्ताव उपरोक्त (xxxvi) के उप-पैरा में वर्णित कारणों से अनुमोदित नहीं किया जा सकता।
- (xxxviii) जैसा पहले वर्णन किया गया है, घाटशुल्क पत्तन द्वारा पुनः परिभाषित सामान्य सुविधाएं प्रदान करने के लिए प्रभार है। निर्धारित घाटशुल्क प्रभार का 100% लगाने योग्य है, जब कार्गो पत्तन की सीमा में उतारा अथवा पोतलदान अथवा यानांतरित किया जाता है। जब कोई कार्गो बीओटी बर्ध में उतरने के बाद बीओटी प्रचालक को लाइसेंसशुदा नहीं किए गए गोदी के किसी क्षेत्र में प्राप्त किया जाता है, तो ऐसे कार्गो पर निर्धारित घाटशुल्क प्रभार का 50% लगाया जाना प्रस्तावित है। इसी प्रकार, निर्धारित घाटशुल्क प्रभार का 50% बीओटी प्रचालक को लाइसेंसशुदा नहीं किए गए क्षेत्र में प्राप्त, परंतु बीओटी प्रचालक को लाइसेंसशुदा बर्ध के माध्यम से पोतलदान किए गए कार्गो पर लगाया जाना प्रस्तावित है।
- जब बीओटी प्रचालकों को आबंटित क्षेत्र में कार्गो का प्रहस्तन किया जाता है और जब उसी कार्गो का बीओटी प्रचालकों को आवंटित न किए गए पत्तन के भीतरी क्षेत्र में प्रहस्तन किया जाता है, तब प्रचालन के क्षेत्र के लिए लागू संबंधित दरों के मान के अनुसार प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि, ऐसे कार्गो के लिए केओपीटी द्वारा कोई विशिष्ट सेवा अथवा सुविधा प्रदान की जाती है, तब पत्तन दरों के मान के अनुसार उपलब्ध कराई गई सुविधाओं अथवा वास्तव में प्रदान की गई ऐसी सेवाओं के लिए प्रभार वसूल कर सकता है। बीओटी बर्धों में प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो पर घाटशुल्क के 50% का सामान्य प्रभार वसूल करने के लिए कोई औचित्य दिखाई नहीं देता।
- केओपीटी द्वारा प्रस्तावित विविध प्रभारों में से एक प्रभार कि जब घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाता, तब 25/-रुपए प्रति टन द्वार पर सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए प्रभार वसूल किए जाने हैं। विविध प्रभारों के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी क्रम सं० 7 में पत्तन के नियंत्रणाधीन क्षेत्र और निजी प्रचालकों के नियंत्रणाधीन क्षेत्र के बीच कार्गो के अंतरण पर द्वार पर सुपुर्दगी/प्राप्ति के प्रभार से छूट प्रदान की गई है, उसे दरों के मान में शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क के 50% की वसूली का अनुमोदन नहीं किया गया है। प्रस्तावित विविध प्रभार सभी मामलों में वसूल किए जा सकते हैं, यदि केओपीटी द्वारा द्वार पर सुपुर्दगी/प्राप्ति से संबंधित वास्तविक सेवाएं उस कार्गो विशेष को प्रदान की जाती हैं, जिसे इस प्रभार का भुगतान करना होता है।
- (xxxix) मौजूदा दरों के मान में एक ही पोत द्वारा अनुवर्ती पोतलदान के लिए किसी पोत से कोलकाता पत्तन न्यास में उतारे कार्गो पर घाटशुल्क लगाने का कोई पृथक् प्रावधान नहीं है। यह प्रतीत होता है कि कोलकाता पत्तन न्यास ऐसी उतराई और पोतलदान प्रचालन के लिए घाटशुल्क की मौजूदा दरें लगाता है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा जैसा स्पष्ट किया गया है, ऐसे प्रचालन की अपेक्षा मुख्यतः उचित कर्षण के लिए होती है और ऐसे प्रचालन के लिए समरूप दर लगाने का प्रस्ताव अनुचित प्रतीत नहीं होता और इसलिए प्रति टन 100/-रुपए की प्रस्तावित दर में कमी के समायोजन के अधीन अनुमोदित किया जाता है।
- (XL) कोलकाता पत्तन न्यास के दरों के मान में मौजूदा प्रावधान पत्तन को मौजूदा पोत पर और घाटशुल्क प्रभार लगाने के अतिरिक्त कोकिंग कोयले, सभी प्रकार के कोक, चूने के पत्थर, सल्फर और रॉक फॉस्फेट तथा सीमेंट पर 1/-रुपए प्रति टन का सफाई प्रभार लगाने में समर्थ बनाते हैं। मौजूदा प्रावधान के सीमा क्षेत्र को सभी प्रकार के कोयले, निर्मित उर्वरक और सभी प्रकार के स्क्रैप को शामिल करने के लिए बढ़ाना प्रस्तावित है। इस संबंध में टीएनईबी का अनुरोध सफाई प्रभार लगाने से तापीय कोयले को हटाने के लिए प्रतीत होता है, क्योंकि यह टीएनईबी पर एक अतिरिक्त बोझ होगा।
- कोलकाता पत्तन न्यास सफाई प्रभार के लिए किसी अतिरिक्त लेवी के बिना अपने प्रशुल्क की वर्तमान समीक्षा के पहले से ही सफाई प्रभार लगाने के लिए शामिल करने हेतु अब प्रस्तावित कार्गो का प्रहस्तन करता रहा है। इसलिए, मौजूदा प्रभार में सफाई की सेवा भी शामिल है। देखी गई अधिशेष राजस्व स्थिति के दृष्टिगत अतिरिक्त लेवी लागू करने का कोई मामला नहीं बनता है। सभी प्रकार के कोयले, निर्मित उर्वरक और सभी प्रकार के स्क्रैप को शामिल करने के लिए मौजूदा प्रावधान का प्रस्तावित विस्तार अनुमोदित नहीं किया जा सकता। यथापूर्व स्थिति जारी रहनी चाहिए।



- (XLI) मौजूदा प्रावधान के अनुसार क्रमशः एचडीसी और केडीएस में कोकिंग कोयले के प्रहस्तन के लिए 'पोत पर तथा घाटशुल्क प्रभार' के लिए प्रति टन 70/-रुपए और 90/-रुपए की समेकित दर लगाए जाने योग्य है। कोलकाता पत्तन न्यास ने एचडीसी और केडीसी में लगाए जाने योग्य 70/-रुपए प्रति टन की समरूप दर प्रस्तावित की है। इस 70/-रुपए की राशि में 40/-रुपए घाटशुल्क और 30/-रुपए पोत पर प्रहस्तन प्रभार शामिल है। उपस्कर की सहायता का प्रावधान नहीं होने की दशा में पत्तन ने छूट प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। कोलकाता पत्तन न्यास ने उपस्कर की सहायता प्रदान करने के लिए लागत का ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है। फिर भी, 2.50 रुपए प्रति टन की प्रस्तावित छूट जब कोलकाता पत्तन न्यास एचडीसी में उपस्कर की सहायता प्रदान करने की स्थिति में नहीं हो, पत्तन को उसके दरों के मान की अगली समीक्षा के दौरान उपस्कर की सहायता प्रदान करने की लागत के आधार पर ऐसे छूट का प्रस्ताव देने के सुझाव के साथ अनुमोदित की जाती है।
- (XLii) 'तट प्रहस्तन प्रभार' की परिभाषा में विभिन्न सेवाएं सूचीबद्ध हैं। प्रदान नहीं की गई सेवाओं के विभिन्न घटकों के लिए छूट निर्धारित करना आदर्श रूप से 50% की साझा छूट की बजाय संगत सेवा प्रदान करने की लागत के आधार पर प्रस्तावित किया जा सकता था। क्या उन सेवाओं, जिन्हें प्राप्त/प्रदान नहीं किया जाता है, का एक भाग प्रदान करने की लागत प्रस्तावित छूट की मात्रा के अनुरूप है या नहीं, अस्पष्ट रह जाती है। इस स्थिति में प्रदान की गई अथवा नहीं की गई सेवा की लागत की मात्रा पर प्रस्तावित प्रभार का 50% लगाना अथवा 50% छूट देना संभव नहीं है। दरों के मान के खंड-6 के अधीन टिप्पणी (ii) को अनुमोदित करते हुए, कोलकाता पत्तन न्यास को अपने दरों के मान की अगली समीक्षा में सेवा प्रदान करने की लागत के आधार पर ऐसी छूट प्रस्तावित करने का सुझाव दिया जाता है।
- (XLiii) कोलकाता पत्तन न्यास ने गैर-खतरनाक पोतांतरण कार्गो के संबंध में मौजूदा 12 निःशुल्क दिवसों को घटाकर 3 दिन करने का प्रस्ताव किया है।
- अंतिम उतराई तारीख को 'उस तारीख, जिस दिन पोत अपने आयात की उतराई' पूरा करता है के रूप में परिभाषित किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-4.5 के अधीन यथा प्रदत्त विलंब शुल्क निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ पत्तन के अकार्य दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों के अपवर्जन और विलंब शुल्क प्रभार की दरों में समग्र कमी पर विचार करते हुए गैर-खतरनाक पोतांतरण कार्गो के लिए विलंब शुल्क निःशुल्क अवधि में कमी के कारण वास्तविक प्रभाव पर्याप्त नहीं होगा। उल्लेखनीय रूप से, किसी भी प्रयोक्ता ने उक्त पोतांतरण कार्गो के लिए विलंब शुल्क निःशुल्क अवधि में कमी पर आपत्ति नहीं की है। आगे यह उल्लेखनीय है कि कोलकाता पत्तन न्यास में पोतांतरण कार्गो के भंडारण का उदाहरण अमहत्वपूर्ण है, जैसा पत्तन द्वारा सूचित किया गया है। इससे भी अधिक महत्वपूर्ण यह है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड-4.5 महापत्तनों को निःशुल्क दिवसों की संख्या प्रस्तावित करने के लिए प्राधिकृत करता है। नेपाल और भूटान के लिए गैर-खतरनाक कार्गो हेतु मौजूदा निःशुल्क अवधि में 7 दिनों से 6 दिन की प्रस्तावित कमी भी ऊपर वर्णित कारकों पर विचार करते हुए सही प्रतीत होती है।
- (XLiv) जैसा पूर्व पैराग्राफ में वर्णित है, विलंबशुल्क निःशुल्क अवधि पोत की अंतिम उतराई तारीख के बाद प्रारंभ होती है और कार्गो पर विलंबशुल्क, विलंबशुल्क निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रारंभ होता है। अगर अंतिम उतराई तारीख प्रयोक्ताओं पर आरोप्य कारणों से उतारे जा चुके कार्गो के लिए पत्तन द्वारा घोषित नहीं की जा सकती तो ऐसे कार्गो पर विलंब शुल्क लगने में अंतिम उतराई तारीख की घोषणा तक विलंबित हो जाएगा। कोलकाता पत्तन न्यास उतराई की अंतिम तारीख को विलंब शुल्क के परिकलन के प्रयोजनार्थ उतराई की तारीख के रूप में मानने के प्रावधान के संभव दुरुपयोग की आशंका करता है। इस स्थिति के दृष्टिगत, कोलकाता पत्तन न्यास को किसी पोत की एक से अधिक अंतिम उतराई तारीख घोषित करने में समर्थ बनाने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- किसी अन्य तारीख को अंतिम उतराई तारीख घोषित करने की शक्ति कोलकाता पत्तन न्यास के अधिकारियों पर निहित करना प्रस्तावित है। पत्तन के अलग-अलग कार्यालयों को शक्तियों का प्रत्यायोजन पत्तन का एक आंतरिक मामला है। तथापि, दरों का मान पत्तन को उपलब्ध शक्ति के बारे में उल्लेख करता है।
- (XLv) कोलकाता पत्तन न्यास से खंड-7 (कार्गो पर विलंब शुल्क) के अधीन इस आशय की शर्त समामेलित करने का अनुरोध किया गया था कि कार्गो पर विलंब शुल्क उस अवधि के लिए नहीं लगेगा, जब कार्गो का निपटान पत्तन पर आरोप्य किसी कारण से नहीं किया जा सका हो। खंड-6 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी तट प्रहस्तन प्रभार लगाने का नियंत्रण करती है। इस संबंध में कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा उल्लिखित खंड-6 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी (iii) प्रयोक्ता को पत्तन के उपस्कर अथवा पत्तन के श्रमिक की प्रतीक्षा किए बिना कार्गो का निपटान करने की स्वयं अपनी व्यवस्था करने में समर्थ बना सकता है, जिससे तट प्रहस्तन प्रभार का भुगतान करने से बचा जाएगा। परंतु, ऐसा प्रावधान प्रयोक्ताओं को राहत नहीं देता, जब कार्गो को पत्तन द्वारा हुक स्थल से भंडारण यार्ड तक अंतरित किया जाता है और पत्तन पर आरोप्य कारणों से पत्तन भंडारण यार्ड के स्थान में कार्गो को सुपुर्द करने की स्थिति में नहीं होता है। कोलकाता पत्तन न्यास ने तर्क दिया है कि ऐसे मामलों पर गुणावगुण आधार पर और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 63 के अनुसार विचार किया जाएगा। छूट पर मामला-दर-मामला आधारित विवेकाधीन निर्णय उत्पन्न नहीं होता, क्योंकि संगत राजस्व पत्तन को प्राप्त हुआ नहीं माना जा सकता, जब किसी प्रयोक्ता को यहां तक कि पत्तन पर आरोप्य विलंब के लिए अदा करने के लिए बाध्य किया जाता है। यह वर्णन करते हुए एक सामान्य टिप्पणी कि कार्गो पर विलंब शुल्क उस अवधि के लिए नहीं लगेगा, जब कार्गो का निपटान पत्तन पर आरोप्य किसी कारण से नहीं किया जा सका हो, खंड-7 की एक टिप्पणी के रूप में समामेलित की जाती है। ऐसा ही प्रावधान अन्य महापत्तनों और निजी प्रचालकों के हाल के निर्णीत प्रशुल्क मामले में समामेलित किया गया है।
- (XLvi) (i) (क) मौजूदा व्यवस्था में आयात कार्गो को विलंब शुल्क लगाने के लिए 5 श्रेणियों के अधीन समूहबद्ध किया गया है। यौक्तिकीकरण द्वारा कोलकाता पत्तन न्यास ने आयात कार्गो को तीन श्रेणियों अर्थात् खतरनाक-1,

- खंड-7.2 के अधीन अन्य सभी कार्गो और खंड-7.3 के अधीन 'कुंदा, लकड़ी, परत' में समूहबद्ध किया है। जबकि 170/- रुपए प्रति टन की मौजूदा विलंबशुल्क दर खतरनाक-। कार्गो के लिए जारी रखा जाना प्रस्तावित है, वहीं 40/- रुपए प्रति टन की मौजूदा निम्नतम दर सभी अन्य कार्गो पर लगाई जानी प्रस्तावित है। यौक्तिकीकरण से प्रयोक्ताओं पर और अन्य बोझ नहीं पड़ता। तथापि, सामान्य कमी के अधीन प्रस्तावित विलंब शुल्क दरों का आदेश दिया जाता है।
- (ख) इसके अतिरिक्त, पत्तन ने दो स्लैब अवधि अर्थात् पहला 15 दिन और 16वें दिन के बाद आगे, प्रस्तावित की है। दूसरे स्लैब के लिए थोड़ी उच्चतर दर प्रस्तावित की गई है। चूंकि, विलंबशुल्क को महापत्तनों में भंडारण स्थान का दुरुपयोग रोकने के लिए निवारक के रूप में माना जाता है, इसलिए प्रस्तावित स्लैब ढांचा और प्रस्तावित दरों के मान के खंड-7.2 में 16वें दिन से आगे के लिए निर्धारित थोड़ी उच्चतर दर दरों में लागू कमी के अधीन पुनः अनुमोदित की जाती है।
- (iii) एचडीसी में प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए 75/-रुपए प्रति टन पर लट्टे पर विलंबशुल्क लगाने के मौजूदा प्रावधान की तुलना में पत्तन ने आयात लट्टे, लकड़ी और परत पर पहले 7 दिन के लिए प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए प्रति घन मीटर 6/-रुपए, 8वें दिन से 14वें दिन तक 12/-रुपए और 15वें दिन से आगे तक के लिए 18/-रुपए का साझा विलंबशुल्क प्रस्तावित किया है। कोलकाता पत्तन न्यास ने स्पष्ट किया है कि इसने दरों को कम करने के उपाय किए हैं। कार्गो धूपट को बढ़ावा देने के लिए कम लागत वाले भंडारण स्थान और निम्न लागत भंडारण स्थान का दुरुपयोग रोकने के लिए उच्चतर स्लैब दरें अनुमोदित किए जाने योग्य हैं।
- (XLvii) शट-आउट कार्गो के लिए लागू प्रस्तावित विलंब शुल्क की दर मौजूदा दर से 65% कम पाई जाती है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।
- (XLviii) मौजूदा प्रावधान पत्तन को घाटशुल्क लगाने के अतिरिक्त, केडीएस में उत्पादन प्रभार और एचडीसी में लदान/उतराई/पुनः चट्टे पर रखने का प्रभार लगाने में समर्थ बनाता है। कोलकाता पत्तन न्यास ने प्रस्तावित दरों के मान के खंड-9 के अधीन इस प्रशुल्क मद को लदान/उतराई/पुनः चट्टे पर रखने के रूप में नया नाम दिया है। इस संबंध में एक प्रश्न पूछे जाने पर, कोलकाता पत्तन न्यास ने पुष्टि की है कि खंड-9 के अधीन प्रस्तावित दरें तट प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन किसी कार्गो को प्रदान किए जाने के लिए अपेक्षित बुनियादी सेवाओं के लिए नहीं हैं, परंतु अतिरिक्त अनुत्पादक प्रचालनों के लिए हैं।
- (XLix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड-4.4 महापत्तनों/निजी टर्मिनलों को अतिरिक्त कार्गो आकर्षित करने की दृष्टि से प्रयोक्ताओं द्वारा अधिक कार्यनिष्पादन प्रेरित करने के लिए स्लाइडिंग पैमाना अपनाने के लिए प्रोत्साहित करता है। कोलकाता पत्तन न्यास ने घाटशुल्क पर एक छूट योजना प्रस्तावित की है।
- घाटशुल्क पर छूट की अनुमति देने की प्रस्तावित योजना केडीएस और एचडीसी के लिए मौजूदा पृथक व्यवस्था की तुलना में केडीएस और एचडीसी के लिए लागू एक साझा योजना है। घाटशुल्क पर छूट अनुमत्य करने की प्रस्तावित योजना केडीएस और एचडीसी के लिए मौजूदा अलग-अलग व्यवस्था की तुलना में केडीएस और एचडीसी के लिए लागू एक साझा योजना है। चूंकि, कार्गो/कंटेनर-संबद्ध प्रभारों में एकसमान कटौती से आय में कमी हो सकती है, पत्तन को घाटशुल्क पर छूट प्रदान करने के लिए प्रस्तावित योजना की समीक्षा करने का परामर्श दिया जाता है। तथापि, ऐसे समय तक मौजूदा छूट योजना जारी रह सकती है, बशर्त कि कम किए गए कार्गो/कंटेनर-संबद्ध प्रभारों के समान रखने के लिए छूट की दर में समायोजन किया जाए। कोलकाता पत्तन न्यास के पास संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.16.1 में यथानिर्दिष्ट वाणिज्यिक दृष्टि के आधार पर उच्चतर छूट और रियायतों की अनुमति देने की नमनीयता है।
- (L) (क) केडीएस में कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं के लिए समेकित प्रभार है। सामान्यतया समेकित दर में घाट पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए श्रमिकों और उपस्करों की तैनाती, पोत से कंटेनर यार्ड तक ढुलाई की लागत, कंटेनरों पर घाटशुल्क और कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क और पोत से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः कंटेनरों के आवागमन के लिए अन्य संगत प्रभार शामिल होते हैं। एचडीसी में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित मौजूदा 'नौतल और घाटशुल्क प्रभार' को पृथक करने के अपने प्रयास में पत्तन ने कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास की दोनों प्रणालियों के लिए समरूप दर संरचना प्रस्तावित की है। केडीएस और एचडीसी में मौजूदा कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को तीन घटकों अर्थात्, 'घाटशुल्क', 'तट प्रहस्तन प्रभार' और 'नौतल प्रहस्तन प्रभार' में पृथक किया गया है। पृथक्करण के इस कार्य में केडीएस में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए लगाए जाने योग्य मौजूदा समेकित प्रभार भी पृथक्कृत किए गए हैं, जिसके परिणामतः केडीएस में प्रहस्तन प्रभार भी मदकृत दर हो गया है। इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 28 मार्च, 2001 के अपने आदेश में इस स्थिति की संकल्पना नहीं की गई थी। चूंकि, इस चरण पर समेकित प्रभार निर्धारित करने के लिए कंटेनरों के प्रहस्तन पर प्रदान की गई सेवाओं की लागत का संगणन करना कठिन है, इसलिए कोलकाता पत्तन न्यास को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-5.1.1 को ध्यान में रखते हुए एकल बॉक्स दर की ओर जाने के लिए ऐसा कार्य करने का निर्देश दिया जाता है। भविष्य में ऐसी कार्रवाई होने तक, कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क, कंटेनरों पर नौतल प्रहस्तन प्रभार और कंटेनरों पर तट प्रहस्तन प्रभार के रूप में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित करने में अपनाए गए दृष्टिकोण को अनुमोदित किया जाता है।
- (ख) केडीएस में, कंटेनरों का प्रहस्तन कंटेनर टर्मिनल (सीपीवाई) और अन्य बर्थ (गैर-सीपीवाई) दोनों में किया जाता है। सीपीवाई में पत्तन श्रमिक और उपस्कर प्रदान करके तटीय सेवाएं प्रदान करता है; गैर-सीपीवाई में पत्तन कोई तटीय

सेवाएं प्रदान नहीं करता। यद्यपि, सीपीवाई और गैर-सीपीवाई में मौजूदा व्यवस्था में दरें भिन्न हैं, फिर भी विभेदक अपवर्जित सेवाओं की सीमा तक प्रतीत नहीं हुए। सीपीवाई और गैर-सीपीवाई में कंटेनर प्रहस्तन दरों को युक्तिसंगत बनाने के लिए दिनांक 28 मार्च, 2001 के अपने आदेश में शामिल इस प्राधिकरण के सुझाव से भिन्न कोलकाता पत्तन न्यास ने मौजूदा समेकित कंटेनर प्रहस्तन दरों से तट प्रहस्तन प्रभार अलग कर दिया है और सीपीवाई तथा गैर-सीपीवाई में समरूप घाटशुल्क दरें प्रस्तावित की हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित व्यवस्था में प्रयोक्ता को सीपीवाई और गैर-सीपीवाई में केवल घाटशुल्क अदा करना होगा। प्रयोक्ताओं को अगर प्राप्त की गई हो दुलाई, लदान आदि जैसी अन्य सेवाओं के लिए भुगतान करने की आवश्यकता है। यहां तक कि अगर घाटशुल्क की प्रस्तावित दरों और अन्य सेवाओं के लिए दरों को अलग-अलग सीपीवाई और गैर-सीपीवाई में संयोजित किया जाता है तो प्रस्तावित कुल प्रभार श्रेणी-III कार्गो का वहन करने वाले कंटेनर और खाली कंटेनरों को छोड़कर मौजूदा प्रभारों से कम है। श्रेणी-III और खाली कंटेनरों के लिए उच्चतर दरें प्रस्तावित करने हेतु कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा कोई विशेष कारण नहीं दिया गया है।

- (ग) केडीएस में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित भिन्न दरें कंटेनरयुक्त कार्गो की श्रेणी पर निर्भर हैं। मौजूदा वर्गीकरण को आशोधित करते हुए कोलकाता पत्तन न्यास ने मौजूदा 6 दरों की तुलना में दर संरचना की तीन श्रेणियां प्रस्तावित की हैं। प्रस्तावित 3 श्रेणी वाली दर संरचना आयात श्रेणी और निर्यात कंटेनरों के लिए एक श्रेणी से संबंधित है।

एचडीएस में प्रहस्तन किए गए कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क के संबंध में आयात और निर्यात प्रत्येक श्रेणी के लिए एकल समरूप दर प्रस्तावित की गई है। यह माना जाना होगा कि एक बार में कंटेनरयुक्त कार्गो का संदर्भ दिए बिना एकल बॉक्स दर के निर्धारण में काफी वित्तीय जटिलता शामिल हो सकती है। यह उल्लेखनीय है कि कोलकाता पत्तन न्यास ने एकल बॉक्स दर की ओर जाने के उपाय के रूप में श्रेणियों की संख्या कम कर दी है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण केडीएस और एचडीसी, दोनों में प्रस्तावित श्रेणीकरण सहित कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क लगाने के लिए प्रस्तावित दर संरचना को अनुमोदित करने का इच्छुक है।

- (घ) यदि, उतराई प्रचालन के दौरान कंटेनरों के प्रहस्तन, घाट से यार्ड तक कंटेनरों की दुलाई और एचडीसी में कंटेनरों की सुपुर्दगी के लिए मौजूदा प्रभारों के संयोजन की तुलना में जब पत्तन के उपस्कर का प्रयोग किया जाता है, प्रस्तावित कुल प्रभारों से की जाती है तो प्रति कंटेनर केवल 10/-रुपए की सीमांतिक वृद्धि होती है।

यह प्रतीत होता है कि जब कोलकाता पत्तन न्यास आंशिक तट प्रहस्तन सेवा प्रदान करता है अथवा तट प्रहस्तन सेवा प्रदान नहीं करता है, तब निजी प्रचालक लागत पर तट प्रहस्तन सेवाएं प्रदान करते हैं। हमें पत्तन द्वारा प्रस्तावित कंटेनरों पर तट प्रहस्तन प्रभारों की दरों के साथ अर्धपूर्ण तुलना करने के लिए निजी प्रचालकों द्वारा तट प्रहस्तन सेवाएं प्रदान करने के लिए लगाए गए प्रभारों की जानकारी नहीं है। चूंकि, प्रभारों में वृद्धि द्वारा क्रेनों और मानवशक्ति के रूप में पत्तन द्वारा सृजित तट सुविधाओं का पूर्ण उपयोग और सड़कों और कंटेनर यार्डों पर किए गए व्यय की लागत की वसूली सुनिश्चित की जानी सुनिश्चित है, इसलिए दरों के मान के खंड-12 और खंड-13 में प्रस्तावित कंटेनरों पर पोत पर प्रहस्तन प्रभार तथा तट प्रहस्तन प्रभार दरों में साझा कमी के लिए समायोजन के अधीन अनुमोदित किया जाता है। पत्तन को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अध्याय-7 में यथा संकल्पित पत्तन के भीतर निजी प्रचालकों द्वारा लगाए गए प्रभारों को विनियमित करने के पहलू की जांच करनी चाहिए।

- (ङ) कंटेनरों पर तट प्रहस्तन प्रभार वहां लागू नहीं है, जहां कोलकाता गोदी श्रमिक बोर्ड से श्रमिक समूह की तैनाती कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा यथा स्पष्ट सांविधिक आवश्यकता है। कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा जैसा अनुरोध किया गया है, दरों के मान के खंड-12.3 में उपयुक्त टिप्पणी सम्मिलित की जाती है।

- (Li) आईसीडी कंटेनर पर घाटशुल्क लगाने के प्रयोजनार्थ लदे और खाली कंटेनरों के लिए दरों को दो श्रेणियों अर्थात् दिल्ली में आईसीडी के लिए दरों और अन्य सभी आईसीडी के लिए दरों में विभाजित किया गया है। दिल्ली में आईसीडी के लिए काफी कम दरें दिल्ली में अभिज्ञात आईसीडी से और कंटेनर यातायात प्रोत्साहित करने के लिए संवर्धनात्मक दरें हैं।

इसी प्रकार, आईडब्ल्यूटी मार्ग के माध्यम से होने वाले बांग्लादेश के यातायात सहित अंतर्देशीय जल परिवहन यातायात की खोज करने के लिए पत्तन ने दिल्ली में अभिज्ञात आईसीडी के लिए लगाई जाने वाली दरों के लिए यथा लागू लदे और खाली कंटेनरों के लिए समान दरें प्रस्तावित की हैं। इस बात पर विचार करते हुए कि उपरोक्त प्रशुल्क मंदें अभिज्ञात आईसीडी से यातायात का संवर्धन करने और कंटेनरों के आईडब्ल्यूटी आवागमन के संवर्धन के विशेष प्रयोजन से प्रस्तावित की गई हैं, दिल्ली में अभिज्ञात आईसीडी तक/से आने-जाने वाले आईसीडी लदे और खाली कंटेनरों तथा आईसीडी आईडब्ल्यूटी कंटेनरों पर लगाए जाने योग्य खंड-11.2 और खंड-11.4 में प्रस्तावित दरें अन्य आईसीडी तक/से आने-जाने वाले भरे हुए और खाली कंटेनरों के लिए खंड-11.2 में उल्लिखित दरें तथा अभिज्ञात आईडब्ल्यूटी आईसीडी से भिन्न और आईडब्ल्यूटी गैर-आईसीडी लदे और खाली कंटेनरों पर खंड-11.4 में यथा प्रस्तावित दरें दरों में साझा कमी के लिए अपेक्षित समायोजन के अधीन अनुमोदित की जाती हैं।

- (Lii) (क) कंटेनर और कंटेनर पोत को कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा कतिपय विविध सेवाएं प्रदान की जाती हैं। ऐसी सेवाएं प्रस्तावित खंड-11, 12 और 13, जो कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो, पोत पर प्रहस्तन और तट प्रहस्तन पर घाटशुल्क लगाना नियंत्रित करती हैं, के अधीन शामिल नहीं की जाती हैं। ऐसी विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए मौजूदा दरें एचडीसी और केडीएस में भिन्न-भिन्न हैं। जहां तक एक ही बर्थ के भीतर अथवा दो बर्थों के बीच कंटेनरों की दुलाई, रखने/उठाने/पुनः चढ़ते पर रखने के प्रचालन जैसी सेवाओं का संबंध है, प्रस्तावित साझा दरें एक प्रणाली में मौजूदा

दर से या तो कम अथवा दूसरी प्रणाली में मौजूदा दरों से अधिक देखी जाती हैं। दरों में साझा कमी के लिए अपेक्षित समायोजन के अधीन प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं।

पोत पर कंटेनरों के अंतरण के लिए सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रस्तावित दरों के संबंध में पत्तन ने तर्क दिया है कि मौजूदा दर की तुलना में प्रस्तावित दर काफी घटी हुई दर है। परंतु, मौजूदा दरों में ऐसे कंटेनरों पर घाटशुल्क शामिल हैं और इसलिए स्थिति को सत्यापित नहीं किया जा सका। तथापि, कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा किए गए वर्णन पर प्रस्तावित दरों में समायोजन के अधीन प्रशुल्क मद अनुमोदित करने के लिए विश्वास किया जाता है।

(ख) मौजूदा दरों के मान में प्रभार लगाने का कोई प्रावधान नहीं है, जब कोई कंटेनर पोत/बजरे से तट पर अथवा विलोमतः पत्तन के उपस्कर के प्रयोग द्वारा उतारा जाता है। प्रयोक्ताओं से मांग का प्रत्युत्तर देते हुए कोलकाता पत्तन न्यास ने प्रति टीईयू 480/- रुपए प्रस्तावित किया है। तथापि, ऐसे प्रचालनों के लिए कोई लागत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया है। चूंकि, प्रस्तावित दर पर प्रयोक्ताओं ने कोई आपत्ति नहीं की है, इसलिए यह प्राधिकरण सामान्य अधोगामी संशोधन द्वारा की गई कमी के अनुसार प्रस्तावित दर अनुमोदित करने का इच्छुक है।

(ग) कोलकाता पत्तन न्यास ने भरने/खाली करने के प्रचालन के लिए नई दर संरचना प्रस्तावित की है। मौजूदा दरों के मान में विभिन्न खंडों के अधीन केडीएस और एचडीसी, दोनों में ऐसे प्रचालनों के लिए प्रभार लगाने का प्रावधान है। यह देखा गया है कि कुछ मौजूदा दरों में वृद्धि करना प्रस्तावित किया गया है।

केडीएस में सांविधिक अपेक्षाओं के अनुसार माल भराई/खाली करने का प्रचालन सीडीएलबी कामगारों की सहायता से किया जाता है, जबकि ऐसर सांविधिक अपेक्षा एचडीसी में मौजूदा नहीं है। मौजूदा व्यवस्था में सीपीवाई और गैर-सीपीवाई बर्थ में 3000/-रुपए की दर निर्धारित की जाती है। सीपीवाई में 3000/-रुपए की दर कंटेनर की यार्ड से पत्तन सीएफएस तक दुलाई, खाली करने, खाली करने के बाद खाली कंटेनर की खाली यार्ड तक दुलाई और वहां पर खाली कंटेनर को लिफ्ट-ऑफ करने अथवा विलोमतः के लिए वसूली योग्य है। गैर-सीपीवाई बर्थ में 3000/-रुपए की दर खाली करने/भरने के प्रचालन के लिए है, जिसमें उपस्कर की सेवाएं, कलर्क की सेवाएं, पत्तन एवं सीडीएलबी कामगारों की सेवाएं शामिल हैं, जब यह प्रचालन कार्य पत्तन द्वारा किया जाता है। प्रस्तावित दरों के मान में केओपीटी ने भरने/खाली करने के कार्य के लिए 3000/-रुपए की दर निर्धारित, जब प्रचालन पत्तन द्वारा केडीएस में सीडीएलबी गैंग की सहायता से किया जाता है। केओपीटी ने मौखिक तौर पर अनुरोध किया है कि यह दर सामान्य कटौती के शर्ताधीन नहीं है, क्योंकि उसे सीडीएलबी गैंग की अनिवार्य बुकिंग के लिए सीडलएलबी को भुगतान करना होता है। चूंकि, भरने/खाली करने का प्रचालन एक संयुक्त सेवा है, जिसमें सीडीएलबी गैंग की सेवाएं शामिल होती हैं, जैसाकि मौजूदा दरों को शासित करने वाली वर्तमान शर्त में दिखाई देता है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के इस अनुरोध पर विचार करने की स्थिति में नहीं है। जब पत्तन द्वारा सीडलएलबी गैंग की सहायता से केडीएस में प्रचालन किया जाता है, तब भरने/खाली करने के प्रचालन के लिए 3000/-रुपए की प्रस्तावित दर आदेश की गई सामान्य कटौती के शर्ताधीन अनुमोदित की जाती है।

केओपीटी ने कंटेनर के बाहर खाली किए जाने वाले कार्गो के लिए प्रदत्त सेवा हेतु 1000/-रुपए की मौजूदा दर को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है, जिसमें पत्तन उपस्कर, कलर्क की सेवा और पत्तन कामगारों की सेवाएं शामिल हैं। प्रस्तावित दर उक्त दर में सामान्य कटौती के शर्ताधीन अनुमोदित की जाती है।

एचडीसी से संबंधित मौजूदा दरों के मान में खंड-18.1 में क्रम सं० 3 के नीचे 300/-रुपए वसूली योग्य है, जब पत्तन उपस्कर का उपयोग किया जाता है; 150/-रुपए उस समय वसूली योग्य है, जब पत्तन उपस्कर/श्रमिकों का अंशतः प्रयोग किया जाता है; और 125/-रुपए तब वसूली योग्य है, जब पत्तन उपस्कर/श्रमिकों का उपयोग नहीं किया जाता है। इस मौजूदा व्यवस्था के बदले में केओपीटी ने क्रमशः 1200/-रुपए, 250/-रुपए और 100/-रुपए की दरें प्रस्तावित की हैं। यह देखा जा सकता है कि भरने/खाली करने के प्रचालनों के लिए प्रस्तावित दरें मौजूदा दरों की तुलना में बहुत अधिक हैं, सिवाए तीसरी श्रेणी के मामले में, जब भरने/खाली करने का प्रचालन पत्तन उपस्कर/श्रमिकों का उपयोग किए बिना पूरा किया जाता है। लागत व्योरे उपलब्ध न होने के कारण यह प्राधिकरण दरों में वृद्धि करने की स्थिति में नहीं है। एचडीसी में वसूली योग्य मौजूदा दरें, दरों में सामान्य कटौती के शर्ताधीन अनुमोदित की जाती हैं।

(घ) कोलकाता पत्तन न्यास केडीएस में कंटेनरों की पोत से तट पर उतराई के लिए चल बंदरगाह क्रेन प्रचालित करता है। इसने एचडीसी में भी ऐसी सेवा प्रदान करने का विचार किया है। यह अधिक उपयुक्त हुआ होता, अगर पत्तन ने उपस्कर के प्रयोग के लिए प्रति टीईयू 710/-रुपए की प्रस्तावित दर के लिए लागत के व्योरे प्रस्तुत किए होते। इसके दिनांक 18 मार्च, 2006 के पत्र के साथ संलग्न दस्तावेज से यह प्रतीत होता है कि इसने सितम्बर, 2004 में लिए गए अपने निर्णय द्वारा पोत से तट तक कंटेनर के प्रति आवागमन के लिए 900/-रुपए की दर को घटाकर प्रति टीईयू 750/-रुपए किया है। कथित रूप से, कोलकाता पत्तन न्यास ने प्रति आवागमन 895/-रुपए पर केडीएस में हैच कवर/कंटेनर के प्रहस्तन के लिए एमएचसी को किराए पर लेने हेतु सेवा प्रदायक को नियुक्त किया है।

हैच कवर/कंटेनर के प्रहस्तन के लिए एमएचसी के प्रयोग हेतु प्रभार लगाने के लिए संबद्ध प्रशुल्क मद की चर्चा इस विश्लेषण के अगले भाग में की गई है। हैच कवर/कंटेनर के प्रहस्तन और कंटेनर की पोत से तट पर उतराई के लिए एमएचसी के प्रचालन की लागत समान नहीं हो सकती। तथापि, पत्तन के उपस्कर का प्रयोग करते हुए कंटेनर के पोत से तट तक स्थानांतरण के लिए प्रति टीईयू 750/-रुपए की प्रस्तावित दर उचित प्रतीत होती है। इस

प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रति टीईयू 750/-रुपए की अंतिम दर, जैसा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.17.4 में निर्दिष्ट है, साधारणतया केवल भावी रूप से ही प्रभावी होगी। कोलकाता पत्तन न्यास ने जैसा एमएसए द्वारा सूचित किया गया है, अपनी दिनांक 28 मार्च, 2005 की अधिसूचना द्वारा तदर्थ आधार पर दिनांक 1 अप्रैल, 2005 से प्रस्तावित दर कार्यान्वित की है। प्रयोक्ताओं ने इस दर पर और उसे कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा दिनांक 1 अप्रैल, 2005 से लगाने पर कोई आपत्ति नहीं की है। महत्वपूर्ण रूप से, प्रयोक्ताओं ने जैसा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा सूचित किया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम अनुमोदन के अधीन उनके द्वारा प्राप्त की गई सेवाओं के लिए पत्तन को भुगतान किया है। इस पृष्ठभूमि में यह प्राधिकरण दिनांक 1 अप्रैल, 2005 से भूतलक्षी प्रभाव से दरों के मान के खंड-14 की क्रम संख्या 8 में निर्धारित प्रति टीईयू 750/-रुपए की प्रस्तावित दर अनुमोदित करने की इच्छुक है।

- (ड) जैसा एसआईसी, कैल्को और सीएसएलए द्वारा यथा वर्णित है, कथित रूप से दिनांक 1 अप्रैल, 2005 से तदर्थ आधार पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा हैच कवर खोलने/बंद करने और पैन्डून की उतराई और पुनः लदान के लिए उपस्कर तैनात करने हेतु लगाए गए प्रशुल्क मद के संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि इस संबंध में दिनांक 7 अक्टूबर, 2005 और दिनांक 22 अगस्त, 2006 के अनुवर्ती पत्रों द्वारा कोलकाता पत्तन न्यास का प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 1 अप्रैल, 2005 से भूतलक्षी प्रभाव से प्रस्तावित प्रशुल्क मद के लिए अनुमोदन नहीं मांगता है। किस प्राधिकार के अधीन ऐसी लेवी लगाई गई है, भी ज्ञात नहीं है।

जबकि पत्तन का दिनांक 28 मार्च, 2006 का पत्र भी दिनांक 1 अप्रैल, 2005 से प्रस्तावित दर का भूतलक्षी प्रभाव से अनुमोदन नहीं मांगता है, वहीं उक्त पत्र यह इंगित नहीं करता है कि इसने तदर्थ आधार पर दर को अपनाने के लिए संगत प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित कार्यविधि का अनुपालन किया है। एसआईसी, कैल्को और सीएसएलए की आपत्तियों से स्पष्ट है कि कोलकाता पत्तन न्यास ने भूतलक्षी प्रभाव से प्रस्तावित दरें लगाने के लिए सभी संगत प्रयोक्ताओं से सहमति प्राप्त नहीं की है। इस परिस्थिति में, प्रस्तावित दर को भावी रूप से अनुमोदित करना पर्याप्त है।

- (Liii) (क) एसआईसी और बीसीसीआई ने इस आधार पर कि शिपिंग लाइन पड़ोसी देशों से खाली कंटेनरों को कोलकाता में पुनः स्थापित करते हैं, आयात खाली कंटेनरों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभारों में 50% की कमी के लिए तर्क दिया है। जैसा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा सही रूप से इंगित किया गया है, दरों में कमी से पत्तन के मूल्यवान भंडारण स्थानों के अधिक कब्जे को प्रोत्साहन मिलेगा।

- (ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड-5.7.3 निर्दिष्ट करता है कि खतरनाक कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभारों पर 25% की सीमा तक प्रीमियम लगाया जा सकता है। खतरनाक-1 कार्गो वाले भरे हुए कंटेनर पर भंडारण प्रभार लगाने के लिए कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित स्लैब की नई संरचना और दरें संशोधित दिशानिर्देशों के खंड-5.7.3 के अनुरूप नहीं हैं। यह वर्णन करते हुए कि खतरनाक-1 कार्गो वाले भरे हुए आयात/निर्यात कंटेनरों पर सामान्य कंटेनर के लिए लागू भंडारण दरों का 1.25 गुना लगाया जाएगा, एक टिप्पणी दरों के मान में सम्मिलित की जाती है।

- (ग) यह तर्क देते हुए कि छूट की वापसी का अर्थ अति प्रभार की वापसी नहीं होती, कोलकाता पत्तन न्यास ने वापसी के दावों का निपटारा करने के लिए 90 दिनों की समय-सीमा निर्धारित की है। जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.18.4 में यथा निर्दिष्ट है, महापत्तन से वापसी के दावों का निपटारा सेवाएं पूरी करने की तारीख से 20 दिनों के भीतर अथवा प्रयोक्ताओं द्वारा सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, करना अपेक्षित होता है। अन्यथा, निर्दिष्ट अवधि के बाद दावों के निपटारा पर लागू दरों पर दंडात्मक ब्याज लगेगा। यह प्राधिकरण अपने दिनांक 18 नवम्बर, 2004 के आदेश द्वारा जेएनपीटी से संबंधित मामले में स्पष्ट कर चुका है कि जेएनपीटी के दरों के मान में विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज के भुगतान से संबंधित प्रावधानों में छूट, मात्रात्मक कटौती और दरों के मान में निर्धारित प्रोत्साहनों के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न सभी वापसियां शामिल हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, ऐसा कोई कारण नहीं है कि कोलकाता पत्तन न्यास के मामले में संगत प्रावधानों में विपथन क्यों होना चाहिए। केओपीटी द्वारा वापसी अदायगी में विलंब होने के कारण ब्याज के भुगतान को शासित करने वाली एक उपयुक्त शर्त खंड-3(मूल्यांकन के सामान्य सिद्धांत) के क्रम सं० (xiii)(ग) में शामिल की गई है।

- (घ) कोई भी भंडारण प्रभार लगाने योग्य नहीं है, जब कंटेनर पत्तन पर आरोप्य कारणों से कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा सुपुर्द नहीं किया जाता है। यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड- 2.15 द्वारा निर्धारित सिद्धांतों पर आधारित है। ऐसी शर्त अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में शामिल की गई थी। तदनुसार, इस संबंध में एक उपयुक्त शर्त कोलकाता पत्तन न्यास के दरों के मान में भी शामिल की जाती है।

- (Liv) (क) 'विविध प्रभार और परमिट/लाइसेंस के लिए प्रभार' लगाने के लिए मौजूद दरों के मान में प्रावधान है। परमिट/लाइसेंस के लिए लगाने योग्य प्रभार गोदी, जेट्टी और घाट में प्रवेश करने अथवा प्रचालन करने के लिए परमिट/लाइसेंस जारी करने/नवीकरण से संबद्ध है। जैसा पहले वर्णन किया गया है, कोलकाता पत्तन न्यास ने परमिट/लाइसेंस से संबंधित दरों के मान के भाग को प्रस्तावित दरों के मान से हटा दिया है। कोलकाता पत्तन न्यास ने तर्क दिया है कि परमिट/लाइसेंस के लिए दरें कार्गो अथवा पत्तन को प्रदान की गई सेवाओं से संबंधित प्रभार नहीं हैं और यह महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा-49 के सीमा क्षेत्र के अधीन नहीं आते। तथापि, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा-49 इस प्राधिकरण के लिए दरों का मान और पत्तन की संपत्ति के प्रयोग के लिए शर्त का विवरण तैयार करना अनिवार्य बनाती है। इस प्राधिकरण ने मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी), तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी),

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) जैसे अन्य महापत्तनों और कई निजी टर्मिनलों में भी परमिट/लाइसेंस जारी करने के लिए लगाए जाने योग्य प्रभार अधिसूचित किए हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा यथा प्रस्तावित वित्त और सीसीएफए और ईसीएफए द्वारा सुझाव दिए गए अनुसार 'परमिट/लाइसेंस' के अधीन मौजूदा दरों और खंडों को छोड़ देने की स्थिति में नहीं है। इसलिए, परमिट/लाइसेंस के संबंध में दरों के मान में मौजूदा भाग किसी परिवर्तन के बिना जारी रखा जाए।

- (ख) कोलकाता पत्तन न्यास ने कतिपय उपस्करों के संबंध में मौजूदा किराया प्रभारों पर वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार, पत्तन ने पट्टे पर लिए/अधिग्रहित कतिपय उपस्करों के लिए नई दरें भी प्रस्तावित की हैं। मौजूदा दरों पर प्रस्तावित वृद्धि के और प्रत्येक पूंजी वृद्धि के लिए विस्तृत हिसाब के अभाव में तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-2.6.3 के अनुसार अपेक्षित विश्लेषण के अभाव में यह प्राधिकरण मौजूदा उपस्करों की दरों में प्रस्तावित वृद्धि और प्रस्तावित वृद्धि के लिए दरों को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। किराया प्रभार की मौजूदा दरें पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कुछ उपस्करों के संबंध में दरों में कमी के अधीन जारी रह सकती हैं।

- (L.v) कोलकाता पत्तन न्यास में पोत-विखंडन कार्यकलापों को बढ़ावा देने के लिए पत्तन ने मौजूदा पोत-विखंडन प्रभारों में काफी कमी का प्रस्ताव किया है। पोत-विखंडन की सुविधा प्राप्त कर रहे पोतों पर लगाए जाने योग्य बर्ध किराए और बंधघाट किराए की लागू दरों के मौजूदा 50% को भी उदारीकृत किया गया है और तीन स्लेब अवधि में प्रतिशतता दरें प्रस्तावित की गई हैं। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने विखंडन के एकमात्र प्रयोजनार्थ कोलकाता पत्तन न्यास में आने वाले पोतों को पत्तन देयताएं और कर्षण तथा पायलिटेंज प्रभार लगाने से संवर्धनात्मक उपाय के रूप में छूट दी है। कोलकाता पत्तन न्यास में पोत विखंडन कार्यकलाप को प्रेरित करने के लिए पत्तन ने पोत विखंडनकर्ताओं के लिए मौजूदा स्तर की अपेक्षा अधिक कटौती देने का प्रस्ताव किया है।

कोलकाता पत्तन न्यास की इस पुष्टि को ध्यान में रखते हुए कि पोत-विखंडन कार्यकलाप को परस्पर आर्थिक-सहायता देने के लिए कोई अन्य कार्यकलाप नहीं किया जाता है, खंड-18 में प्रस्तावित पोत-विखंडन कार्यकलाप के लिए दरों का मान अनुमोदित किया जाता है।

- (L.vi) प्रस्तावित शुल्क गोदी प्रभारों के संदर्भ में, संगत शुल्क गोदी के लिए लागू पोतों को गोदी पर लाने और हटाने के लिए मौजूदा एकल दर को दो जीआरटी स्लेब में अर्थात् 1000 जीआरटी तक और 1000 जीआरटी से अधिक में विभाजित किया गया है तथा मौजूदा दरें कम कर दी गई हैं।

शुल्क गोदी किराया प्रभार के संबंध में, मौजूदा व्यवस्था में किराया प्रभार लगाने के लिए स्लेब की कोई संरचना नहीं है। संगत शुल्क गोदियों पर लागू मौजूदा एकल दर 10001 जीआरटी के पोतों के लिए लागू की गई हैं और स्लेब संरचना के रूप में कम दरें निर्धारित की गई हैं, ताकि कम जीआरटी के पोतों को घटी हुई दरों पर ही भुगतान करना पड़े।

चूंकि, स्लेब में प्रस्तावित परिवर्तन और दरों में कमी से कोलकाता पत्तन न्यास में शुल्क गोदी में डॉकिंग कार्यकलाप को बढ़ावा मिलेगा, इसलिए दरों के मान के खंड-19.1 और 19.2 में प्रस्तावित गोदी में डॉकिंग और हटाने तथा शुल्क गोदी किराया प्रभार और खंड-20 में प्रस्तावित संशोधित रियायती पोत-संबद्ध प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-6.1.2 के अनुरूप प्रस्तावित तटीय दरों में समायोजन के अधीन अनुमोदित किए जाते हैं।

- (L.vii) (क) प्रारंभ में, कोलकाता पत्तन न्यास ने उन पोतों, जो शुल्क गोदी में खड़ा होने के प्रयोजनार्थ कोलकाता पत्तन न्यास में आते हैं, पर लगाए जाने योग्य लागू पोत संबद्ध प्रभारों में कार्गो/यात्रियों को उतारने के बाद शुल्क गोदी की सुविधाएं प्राप्त करने के लिए पोतों के बर्ध किराए की लागू दरों में केवल 50% की कमी द्वारा कमी करने का प्रस्ताव किया। कोलकाता पत्तन न्यास ने अपने दिनांक 6 अप्रैल, 2006 के पत्र द्वारा आशोधन का प्रस्ताव किया है, जिसके अनुसार उन पोतों, जो केवल शुल्क गोदी में खड़ा होने के लिए पत्तन में आते हैं, उनसे लागू पोत-संबद्ध प्रभारों का केवल 25% अदा करने की अपेक्षा होगी। पत्तन 1000 जीआरटी तक के पोतों पर पहले 20 दिनों के लिए बर्ध किराया/बंधघाट किराया भी नहीं लगाना चाहता। 1000 जीआरटी तक के पोतों को भी पायलिटेंज और कर्षण प्रभार लगाने से छूट देने का प्रस्ताव किया है, जब ऐसे पोतों को पायलटों की सेवा की अपेक्षा नहीं होती।

- (ख) कोलकाता पत्तन न्यास ने उन पोतों, जो कार्गो/यात्री को उतारने के बाद शुल्क गोदी की सुविधाएं प्राप्त करते हैं, पर बर्ध किराया/बंधघाट किराया की दर को लागू प्रभारों के 25% तक और कम करने का प्रस्ताव किया है। ऊपर (क) और (ख) में वर्णित संशोधित घटी हुई दरें शुल्क गोदी सुविधाओं के प्रयोग को बढ़ावा देने के लिए प्रस्तावित हैं और इसलिए अनुमोदित की जाती हैं।

- (L.viii) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड-6.10 बर्ध किराया प्रभार लगाने के लिए जीआरटी का एकल स्लेब निर्दिष्ट करता है। कोलकाता पत्तन न्यास के दरों के मान में बर्ध किराए की मौजूदा अनसूची एचडीसी तथा केडीएस के लिए विभिन्न दरों के साथ बर्ध किराए के तीन स्लेब निर्धारित करती है। एचडीसी में प्रति घंटा प्रति जीआरटी 0.25 सेंट का बर्ध किराया लगाए जाने योग्य है और 3001 से 10,000 जीआरटी तक के पोतों के श्रेणी के लिए केडीएस में उच्चतर दर लागू है। यद्यपि, बर्ध किराए की विभिन्न दरें निर्धारित की जाती हैं, फिर भी कोलकाता पत्तन न्यास केडीएस में निम्नतर दरों पर प्रचालन करता है। पत्तन द्वारा इस आधार पर कि जैसा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा सूचित किया गया है, अधिकतम पोतों द्वारा 0.25 सेंट का बर्ध किराया अदा किया जाता है, प्रति घंटे प्रति जीआरटी 0.25 सेंट की साझा एकल दर प्रस्तावित की गई है। चूंकि, बर्ध किराया की मौजूदा दर बनाई रखी जानी प्रस्तावित है, इसलिए 3001 जीआरटी से 10,000 जीआरटी तक की सीमा में पोतों की श्रेणी के लिए कोई अतिरिक्त बोझ नहीं होगा।



- (ख) (i) बर्थ किराया प्रभार प्रदान नहीं की गई सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य संघटकों के लिए छूट के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थ को समूहबद्ध करके निर्धारित किए जाने होंगे। जहां तक कोलकाता पत्तन न्यास का संबंध है, एचडीसी में तेल जेट्टी और बल्क प्रहस्तन बर्थ और केडीएस में तेल बर्थ के लिए संबंधित बर्थ में प्रदान की गई सुविधाओं पर निर्भर करते हुए पृथक बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किए जाने होंगे। किसी भी प्रयोक्ता ने बर्थ किराए की साझा दर पर कोई गंभीर शर्त व्यक्त नहीं की है। तथापि, कोलकाता पत्तन न्यास को एचडीसी में तेल जेट्टी और बल्क प्रहस्तन बर्थ तथा केडीएस में तेल बर्थ में प्रदान की गई सेवाओं/सुविधाओं की लागत पर निर्भर करते हुए बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने का सुझाव दिया जाता है।
- (ii) मौजूदा बर्थ किराया प्रभार में बर्थ में तटीय क्रेन का प्रयोग शामिल है। यह प्रतीत होता है कि पत्तन ने बर्थ किराए से तटीय क्रेन सुविधा प्रभार को अलग करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार के लिए पत्तन द्वारा कोई लागत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया है, इसलिए स्थिति की पुष्टि नहीं की जा सकती। इसलिए, बर्थ किराया प्रभार लगाने की तुलना में तट क्रेन के प्रावधान का जहां तक संबंध है, यथास्थिति बनाई रखी जानी चाहिए। तथापि, यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने प्रस्थान/आवागमन के समय लॉक बैरल पर कब्जा करने के लिए प्रभार लगाने का मौजूदा प्रावधान हटा दिया है और संगत संघटक पर जैसा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा पुष्टि की गई है, बर्थिंग सुविधा के भाग के रूप में विचार किया गया है।
- (ग) एसआईसी और बीसीसीआई ने बर्थ किराया प्रभार के लिए निर्धारित दरों की दुगुना दर लगाने के प्रावधानों पर आपत्ति की है, जब कोई पोत अवकाश के दिन कार्य के लिए अपनी बुकिंग की तुलना में कार्य नहीं करता। पत्तन ने पत्तन की मानवशक्ति की बर्बादी इंगित की है, जब ऐसा पोत अवकाश की बुकिंग के दौरान कार्य नहीं करता और पुष्टि की है कि ऐसी लेवी तब होगी, जब पोत के कार्य नहीं करने के लिए कारण पत्तन पर आरोप्य नहीं है। प्रस्तावित टिप्पणी इस पहलू का स्पष्टतः वर्णन करती है।
- (घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि प्रयोक्ता पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंब के लिए भुगतान नहीं करेंगे। इस संबंध में कोलकाता पत्तन न्यास को हमारा सुझाव उस अवधि, जब पोत पत्तन के उपस्कर की खराबी अथवा विद्युत आपूर्ति बंद होने अथवा पत्तन पर आरोप्य अन्य किसी कारणों से निष्क्रिय रहता है, के लिए बर्थ किराया नहीं लगाने के लिए प्रावधान शामिल करना है। इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में निर्णीत प्रशुल्क मामलों, जैसे चैन्नई पत्तन न्यास, न्यू मंगलौर पत्तन न्यास, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास, मुम्बई पत्तन न्यास, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास और यहां तक कि कुछ निजी टर्मिनलों में भी उनके संबंधित दरों के मान में समान शर्तें शामिल की गई हैं। इसलिए, उस अवधि, जब कोई पोत पत्तन के उपस्कर की खराबी अथवा विद्युत आपूर्ति बंद होने या पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, के लिए बर्थ किराया नहीं लगाने के लिए कोलकाता पत्तन न्यास के दरों में समान प्रावधान सम्मिलित किया जाता है।
- टीएनईबी द्वारा पत्तन के लोडरों के कार्यनिष्पादन के साथ टीएनईबी के पोतों पर बर्थ किराया लगाने के साथ संबद्ध किए जाने से संबंधित उठाए गए मुद्दे के संदर्भ में, ऐसा संबद्ध तब स्थापित किया जा सकता है, जब प्रशुल्क को उत्पादकता के बैचमार्क स्तर से जोड़ा जाता है। पत्तन द्वारा क्षमता संबद्ध प्रशुल्क योजना का प्रस्ताव दिए जाने तक पत्तन पर आरोप्य कारणों से पोतों के निष्क्रिय रहने के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं लगाने की नई लागू शर्त टीएनईबी को राहत प्रदान करेगी। तथापि, पत्तन को प्रारंभ में कम से कम बहु-वस्तु बर्थ में बर्थ किराया की क्षमता संबद्ध प्रशुल्क योजना तैयार करने से संबंधित मुद्दे की जांच करने का सुझाव दिया जाता है।
- (Lix) कोलकाता पत्तन न्यास के मौजूदा दरों के मान में यात्रियों को ले जाने वाले तटीय पोतों पर रुए के रूप में अतिरिक्त प्रभार लगाने का प्रावधान है। पत्तन कोलकाता पत्तन में विदेशी यात्री पोत के आगमन का पूर्वानुमान करता है और प्रति पूर्ण समुद्री यात्रा 200/-अमरीकी डॉलर अथवा प्रति घंटे 100/- अमरीकी डॉलर का प्रस्ताव किया है।
- चूंकि, ऐसे विदेशी यात्री पोतों को सेवा, अगर कोई हो, प्रदान करने की लागत सहित प्रस्तावित प्रभार के लिए पत्तन द्वारा आधार प्रस्तुत नहीं किया गया है, इसलिए, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दरें अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। कोलकाता पत्तन न्यास को इस संबंध में एक सु-विश्लेषित पृथक प्रस्ताव दाखिल करने का सुझाव दिया जाता है।
- (Lx) (क) मौजूदा दरों के मान में 3-स्तरीय स्लैब के लिए पायलिटेज एवं टॉवेज के लिए दरें एचडीएस और केडीएस के संबंध में अलग-अलग हैं, जिसमें केडीएस की तुलना में एचडीसी में 3-स्लैबों की दरें निम्नतर हैं। केओपीटी ने वृद्धिकारी जीआरटी के लिए कम होती हुई (स्टाइडिंग) दरों के साथ साझा तीन स्तरीय स्लैबों का प्रस्ताव किया है। पायलिटेज एवं टॉवेज शुल्क के लिए 3-स्तरीय स्लैब संरचना संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है। 3-स्तरीय स्लैब तैयार करते समय केओपीटी ने प्रथम स्लैब के लिए मौजूदा मध्यवर्ती दर अपनायी है। दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए दरें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वृद्धिकारी जीआरटी के लिए प्रथम स्लैब के 80% और 70% पर निर्धारित की गई हैं। एसआईसी और बीसीसीआई ने केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर संरचना को संशोधित करने के लिए कोई कारण प्रस्तुत नहीं किया है। जैसाकि, केओपीटी द्वारा सही उल्लेख किया गया है कि तदनुसारी दरों की स्लैब संरचना को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-6.10 के अनुसार तैयार किया जाना है।
- (ख) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि मौजूदा व्यवस्था में एचडीसी में निम्नतर दर के साथ केडीएस और एचडीसी में पायलिटेज एवं टॉवेज की विभेदक दरें वसूल की जानी हैं। एचडीसी में निम्नतर दर इस कारण है कि एचडीसी में पायलट के जहाज में चढ़ने के स्थान से दूरी केडीएस में पायलट के चढ़ने के स्थान से कम है, जब केडीएस में प्रवेश

और निकास के इसी प्रकार के संचलन की तुलना करने पर एचडीसी में पोत के प्रवेश और निकास के लिए पायलिटिंग की लागत कम बैठती है। अब केओपीटी ने एचडीसी और केडीएस के लिए पायलिटिंग एवं टॉवेज की साझा दर प्रस्तावित की है। जैसाकि, केओपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है कि केवल पायलट लागत के घटक का पायलिटिंग दूरी के साथ कुछ संबंध है। पोतों के पायलिटिंग एवं टॉवेज में टग सेवाओं की लागत पर भी ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। केओपीटी ने आगे स्पष्ट किया है कि केडीएस में टग सेवाओं की लागत की तुलना में एचडीसी के मामले में टग सेवाओं की लागत अधिक है, क्योंकि एचडीसी में उच्च क्षमता वाले टग का प्रचालन किया जाता है। लेकिन, एचडीसी और केडीएस के लिए पायलिटिंग एवं टॉवेज कार्यकलाप के संबंध में लागत व्ययों से पता चलता है कि यह सेवा प्रदान करने की लागत केडीएस की तुलना में एचडीसी में काफी अधिक है। इसलिए, दोनों प्रणालियों के लिए साझा दर हेतु कोई लागत औचित्य नहीं है। फिर भी, टग सेवाएं और पायलिटिंग प्रदान करने में लागत के लाभ और हानि पर विचार करते हुए तथा यह ध्यान में रखते हुए कि साझा दर प्रायोगिक आधार पर अनुमोदित की जानी है, इसलिए यह प्राधिकरण एचडीसी और केडीएस के लिए पायलिटिंग एवं टॉवेज की साझा दर अनुमोदित करने का इच्छुक है।

(ग) केडीएस और एचडीसी में पोत की शिफ्टिंग के लिए 10 सेंट की एकसमान दर वसूल करने का केओपीटी के मौजूदा दरों के मान में प्रावधान है और इस दर को शिफ्टिंग प्रभार के रूप में भी प्रस्तावित दरों के मान में बनाए रखने का प्रस्ताव है।

वर्तमान व्यवस्था में जब किसी पोत द्वारा एचडीसी के भीतर से होकर केडीएस तक अंतः यात्रा की जाती है और अपनी बहिर्गामी यात्रा के दौरान एचडीसी के भीतर से होकर केडीएस को छोड़ा जाता है, तब पत्तन पायलिटिंग शुल्क वसूल करता है। पायलिटिंग निर्धारित पायलिटिंग शुल्क के नियत प्रतिशत के रूप में वसूल किया जाता है। पत्तन ने इस प्रशुल्क मद के स्थान पर प्रति जीआरटी 12 सेंट निर्धारित करते हुए केडीएस और एचडीसी के बीच पोतों की शिफ्टिंग के लिए शिफ्टिंग प्रभार द्वारा प्रतिस्थापित कर दिया है।

किसी पोत को केडीएस के भीतर अथवा एचडीसी के भीतर शिफ्ट किए जाने पर वसूल किए जाने वाले 10 सेंट के मौजूदा शिफ्टिंग प्रभार पर विचार करते हुए केडीएस और एचडीसी के पोत की शिफ्टिंग के लिए 12 सेंट प्रति जीआरटी का प्रस्तावित शिफ्टिंग प्रभार तर्कसंगत दिखाई देता है और इसलिए अनुमोदित किया जाता है।

(घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार पायलिटिंग एवं टॉवेज शुल्क एक मिश्रित प्रभार है और इसमें अन्य बातों के साथ-साथ, पत्तन सुविधा के लिए पोतों की शिफ्टिंग शामिल है तथा केवल प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर शिफ्टिंग के लिए अलग शिफ्टिंग प्रभार वसूल किए जाते हैं। केओपीटी ने केडीएस से एचडीसी तक अथवा विलोमतः पोतों के दूसरे और अनुवर्ती संचलन के लिए निर्धारित दरों पर शिफ्टिंग प्रभार वसूल करने का प्रावधान शामिल किया है। चाहे पत्तन की सुविधा के लिए अथवा प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रथम शिफ्टिंग पर कोई प्रभार लागू नहीं होगा। इसका अभिप्राय है कि प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोत की प्रथम शिफ्टिंग निःशुल्क होगी। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पायलिटिंग एवं टॉवेज शुल्क एक मिश्रित प्रभार है और इसमें पत्तन की सुविधा के लिए पोत की शिफ्टिंग शामिल होती है तथा केवल प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोतों की शिफ्टिंग के लिए पृथक शिफ्टिंग प्रभार लागू होंगे। पत्तन द्वारा कोई भी सेवा निःशुल्क प्रदान नहीं की जाती है और ऐसी सेवा के लिए पत्तन को व्यय करना पड़ता है। इसे देखते हुए, केओपीटी द्वारा शिफ्टिंग के लिए प्रस्तावित शर्तों का अभिप्राय है कि प्रस्तावित पायलिटिंग शुल्क में प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोत का एक शिफ्टिंग प्रभार शामिल है। उस स्थिति में, प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोतों की शिफ्टिंग की लागत को मिश्रित दर से अलग किए जाने की आवश्यकता है। केओपीटी ने शामिल शिफ्टिंग और तट संबंधी लागत के ब्योरे बाद में प्रस्तुत कर दिए हैं और पत्तन ने उल्लेख किया है टॉवेज एवं पायलिटिंग की कुल प्रचालन लागत के प्रतिशत के रूप में शिफ्टिंग की प्रचालन लागत 0.97% है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत ब्योरे के आधार पर, शिफ्टिंग घटक को हटा देने के कारण संयुक्त प्रभार में 1% की कमी हो गई है। इस संशोधन के कारण आय में कमी वसूल किए जाने वाले अलग शिफ्टिंग प्रभारों के बदले में प्रतिसंतुलित की जाएगी।

(ङ) केओपीटी द्वारा लागू पत्तन सुविधा की नई परिभाषा से संबंधित एक प्रश्न पर पत्तन ने कार्गो प्राथमिकता को 'किसी विनिर्दिष्ट बर्ध पर प्रहस्तन किए जाने वाले कुछ विनिर्दिष्ट कार्गो की दुलाई करने वाले पोतों को बर्धिंग की प्राथमिकता' के रूप में परिभाषित किया है। पत्तन ने आगे स्पष्ट किया है कि केओपीटी का न्यासी मंडल विनिर्दिष्ट कार्गो की दुलाई करने वाले जहाजों को समय-समय पर ऐसी प्राथमिकता बर्ध का अनुमोदन करता है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आलोक में यह वाक्य कि 'कार्गो प्राथमिकता का अभिप्राय किसी विनिर्दिष्ट बर्ध पर प्रहस्तन किए जाने वाले विनिर्दिष्ट कार्गो की दुलाई करने वाले पोतों को बर्ध की प्राथमिकता' को 'पत्तन सुविधा' के अंतर्गत टिप्पणी-V में शामिल किया जाता है।

(Lxi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड-6.10 में यह उल्लेख किया गया है कि पत्तन देयताओं की वसूली के लिए जीआरटी का एकल स्लेब होगा। केओपीटी के मौजूदा दरों के मान में दो स्तरीय दरें निर्धारित की गई हैं; 3000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 18 सेंट प्रति जीआरटी और 3000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 30 सेंट प्रति जीआरटी। जैसाकि एएसआईसी द्वारा उल्लेख किया गया है कि मौजूदा अधिकतम 30 सेंट प्रति जीआरटी में लगभग 26% की ऊर्ध्वगामी वृद्धि की गई है और पत्तन द्वारा 38 सेंट प्रति जीआरटी की एकल दर प्रस्तावित की गई है। प्रस्तावित वृद्धि चैनल के रखरखाव की लागत का संतुलन बनाए रखने और तटीय रियायत को 30% से बढ़ाकर 40% करने के कारण राजस्व में कमी की प्रतिपूर्ति करना सूचित की गई है। चैनल रखरखाव की लागत के लिए सरकार द्वारा आर्थिक-सहायता दी जाती है और तटीय रियायत की मात्रा में



वृद्धि सरकारी नीति के कारण है। यह तर्क कि उसी प्रशुल्क मद को परस्पर आर्थिक-साहायता का बोझ उठाना चाहिए, स्वीकार्य नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि समग्र पोत-संबद्ध कार्यकलापों के लिए अन्य कार्यकलापों द्वारा भारी परस्पर आर्थिक-सहायता प्रदान की जाती है। इस स्थिति के मद्देनजर, 30 सेंट प्रति जीआरटी की मौजूदा उच्चतम दर निर्धारित करना अनुचित नहीं है।

(Lxii) केओपीटी ने घोषित नदी किनारा अंतर्देशीय पोत घाट के अधिभोग के लिए पोत पर घाट महसूल की वसूली के लिए विचारित घन मीटर की मौजूदा इकाई को प्रति टन आधार में परिवर्तित कर दिया है। इसी प्रकार, पत्तन ने अवरुद्ध गोदियों के भीतर प्रवेश के लिए पोतों पर गोदी महसूल प्रभार की वसूली के संदर्भ में प्रभार्य इकाई को घन मीटर से टन में परिवर्तित कर दिया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि प्रभार्य इकाई में परिवर्तन से प्रयोक्ताओं पर कोई बोझ नहीं पड़ेगा। इसलिए, दरों के मान के खंड-28.1 में प्रस्तावित गोदी महसूल और खंड-27.2 में प्रस्तावित घोषित नदी किनारा अंतर्देशीय पोतघाटों के अधिभोग के लिए पोतों पर वसूली योग्य रूकने के प्रभारों का अनुमोदन किया जाता है। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी प्रयोक्ता ने प्रभार्य इकाई में परिवर्तन के संबंध में कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है।

(Lxiii) बड़े हुए अंतर्देशीय जल परिवहन कार्यकलाप के मद्देनजर केओपीटी ने अंतर्देशीय पोतों और गैर-नौदित क्राफ्टों पर वसूली योग्य टॉन्नेज एवं पायलिटैज की वसूली के लिए तटीय पोतों पर लागू दरों का 50% प्रस्तावित किया है। इसी प्रकार, पत्तन ने अंतर्देशीय पोतों और गैर-नौदित पोतों की शिफ्टिंग हेतु तटीय पोतों के लिए लागू दरों का 50% प्रस्तावित किया है। इस संबंध में खंड-30 में उल्लिखित पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(Lxiv) केओपीटी ने सूचित किया है कि प्रयोक्ता प्राइवेट पार्टियों अथवा पत्तन के स्वामित्व वाली भूमि तक के मार्गों और पत्तन सीमाओं के भीतर प्राइवेट जेट्टियों में कार्गो की उतराई/लदान के लिए अनुमति चाहते हैं। पत्तन ने पोत के नौतल पर कार्गो के 1/-रुपया प्रति टन की दर पर समेकित पोत-संबद्ध प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है।

हालांकि, पोत-संबद्ध प्रभारों की वसूली के लिए इकाई सकल पंजीकृत टनभार (जीआरटी) होता है, इसलिए कार्गो के प्रति टन के आधार पर पोत-संबद्ध प्रभारों की वसूली के प्रस्ताव के पीछे कोई तर्क स्पष्ट नहीं है। केओपीटी दरों के मान में उल्लिखित दरों पर पोत-संबद्ध प्रभार वसूल कर सकता है। तथापि, निजी जेट्टियों पर उतारे गए/लदान किए गए कार्गो पर समेकित पोत-संबद्ध प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव रॉयल्टी के स्वरूप का दिखाई देता है। इसलिए, ऐसे प्रभारों की वसूली का अनुमोदन करना इस प्राधिकरण की क्षमता से परे है।

(Lxv) पत्तन ने उपयोग हेतु निजी पार्टियों को पत्तन के पास आधारभूत ढांचा उपलब्ध कराने के लिए स्लिपवे किराया प्रभार वसूल करने की एक नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है। हालांकि, इससे निष्क्रिय परिसंपत्तियों का उपयोग किया जा सकेगा और पत्तन को भी ऐसी निष्क्रिय परिसंपत्तियों से राजस्व की प्राप्ति होगी। खंड-32.1 (बैकअप भूमि सहित स्लिपवेज) और खंड-32.2 (बिना बैकअप भूमि के) में प्रस्तावित दरों पर प्रयोक्ताओं द्वारा कोई आपत्ति नहीं की गई है और इसलिए अनुमोदित की जाती है।

11.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण केओपीटी के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है, जोकि अनुबंध-III के रूप में संलग्न है।

11.2. केओपीटी का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएंगे और ये 31 मार्च, 2009 तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर न बढ़ाया जाए।

11.3. केओपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान यदि किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपथित हो गई है, यह प्राधिकरण केओपीटी को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, केओपीटी को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट के साथ वास्तविक वित्तीय और कार्यनिष्पादन व्योरे निर्धारित प्रपत्र में इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का निदेश जाता है। यदि, केओपीटी निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो यह प्राधिकरण केओपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, घट-बढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में पूर्ण समायोजन किया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[ विज्ञापन-III/IV/143/2006/असा. ]

## अनुबंध-I (क) से (ण)

कोलकाता पत्तन न्यास  
नगर पत्तन से संबंधित न्यास विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वास्तविक				केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान				टीएएनपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2006-07	2007-08	2008-09	2008-07	2007-08	2008-09	
(I) प्रचालन आय											
कर्मों प्रहस्तन एवं बंधारण प्रसार	36207.27	37551.52	41582.16	36742.63	36083.37	40043.13	44429.29	36742.63	40913.28	45300.97	
पत्तन एवं डॉक प्रसार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	15861.74	16676.11	19364.86	18675.70	18243.84	19236.65	20461.28	18675.70	19692.84	20947.80	
रेलवे	4557.86	4602.21	5260.30	5414.70	5414.70	5956.17	6551.79	5414.70	5956.17	6551.79	
सम्पदा किराया	7651.86	10295.84	13795.77	15638.39	15638.39	16325.59	16970.88	15638.39	16325.59	16970.88	
जोड़ (I):	64278.73	69125.88	80003.09	76471.42	75380.30	81561.54	88413.24	76471.42	82887.88	89771.44	
(II) प्रचालन व्यय											
कर्मों प्रहस्तन एवं बंधारण प्रसार	7337.40	7558.76	9950.74	9599.36	9599.36	10004.37	10450.40	9599.36	10004.37	10450.40	
पत्तन एवं डॉक प्रसार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	14759.26	12750.40	23151.97	20837.89	20837.89	22321.45	23956.56	20837.89	22321.45	23956.56	
रेलवे	2335.83	2398.84	2405.70	2513.96	2677.28	2835.58	3009.43	2513.96	2627.09	2745.31	
सम्पदा कार्यकलाप	2240.77	2374.17	2488.93	2600.93	2959.03	3136.33	3329.62	2600.93	2717.97	2840.28	
उप जोड़ :	26873.26	25082.17	37997.34	35552.14	36073.56	38297.73	40746.01	35552.14	37670.88	39992.55	
मूल्यवृद्धि	2647.78	2522.12	2667.33	2623.31	2623.31	2874.74	3162.56	2623.31	2874.74	3162.56	
प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय	12009.04	12018.80	12562.60	12768.15	12768.15	13150.56	13562.68	12768.15	13288.23	13562.68	
जोड़ (II):	41330.08	39623.09	53227.27	50943.60	51465.02	54323.03	57471.25	50943.60	53833.85	56717.78	
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	22948.65	29502.59	26775.82	25527.82	23915.28	27238.51	30941.99	25527.82	29054.03	33053.65	
(IV) वित्त एवं शिथिल आय	3519.93	3587.08	5240.27	1423.91	2745.82	2823.58	2905.28	1423.91	1423.91	1423.91	
(V) वित्त एवं शिथिल व्यय	21061.84	21012.11	15004.24	18540.55	18540.55	19791.92	20582.63	18540.55	19715.64	19715.64	
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	5408.74	12077.56	17011.85	8411.18	8120.55	10270.17	13264.64	8411.18	10782.30	14761.92	
(VII) ऋणों पर व्याज	-	-	-	-	473.64	264.00	264.02	-	-	-	
(VIII) व्याज-परच निवल अधिशेष	5408.74	12077.56	17011.85	8411.18	7646.91	10006.17	13000.62	8411.18	10762.30	14761.92	
(IX) नियोजित पूंजी											
व्यापार परिसंपत्तियां	107853.00	119041.00	58648.50	59864.40	123902.00	135806.00	135651.00	59864.40	64444.50	70591.50	
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	4561.55	4656.12	-	-	-	4656.12	5012.35	5490.45	
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	1954.95	1995.48	-	-	-	1995.48	2148.15	2353.05	
जोड़ (IX):	107853.00	119041.00	65165.00	66516.00	123902.00	135806.00	135651.00	66516.00	71605.00	76435.00	
(X) नियोजित पूंजी पर आय											
व्यापार परिसंपत्तियां	18376.53	19357.26	8797.28	8979.66	18585.30	20370.90	20347.65	8979.66	9666.68	10588.73	
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	337.55	344.55	-	-	-	344.55	370.91	406.29	
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00	
जोड़ (X):	18376.53	19357.26	9134.83	9324.21	18585.30	20370.90	20347.65	9324.21	10037.59	10995.02	
(XI) आय-परच निवल अधिशेष	-12989.79	-7279.70	7877.02	-913.03	-10938.39	-10364.73	-7347.03	-913.03	724.71	3766.90	
(XII) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%	2870.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	1335.00	1335.00	
(XIII) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष	-	-	-	-	-	-	-	-913.03	2059.71	5101.90	
(XIV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	-20.18%	-10.53%	9.85%	-1.18%	-14.51%	-12.71%	-8.31%	-1.18%	2.48%	5.68%	
(XV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष	-	-6.95%	-	-1.18%	-	-11.84%	-	-1.18%	4.08%	-	

टिप्पणी:- ① टीएएनपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

हस्तिय डॉक कॉम्प्लेक्स  
रुमर एक्सीसी से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वार्षिक			० अनुमान	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान			टीएएनपी द्वारा संतुलित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान		
	2003-04	2004-05	2005-06		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय										
कार्गो प्रहस्तन एवं बंझारण प्रभार	25841.86	26806.68	29798.77	23210.04	22550.78	25114.28	27883.34	23210.04	25984.43	28755.02
पत्तन एवं डॉक प्रभार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	12852.39	14341.86	16172.57	15970.29	15592.91	16552.70	17702.90	15970.29	16957.12	18135.38
रेलवे	3920.87	3722.10	4389.72	4267.80	4267.80	4694.58	5164.04	4267.80	4694.58	5164.04
संपदा किराया	3954.81	4767.90	6759.93	5414.85	5414.85	5685.59	5969.88	5414.85	5685.59	5969.88
जोड़ (I):	48369.93	49638.54	57120.99	48862.98	47826.34	52047.15	58720.18	48862.98	53321.72	58024.32
(II) प्रचालन लागत										
कार्गो प्रहस्तन एवं बंझारण प्रभार	3781.31	4032.77	5218.52	4132.51	4132.51	4528.23	4962.60	4132.51	4528.23	4962.60
पत्तन एवं डॉक प्रभार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	9382.30	8069.38	14616.44	15430.61	15430.61	16935.59	18589.16	15430.61	16935.59	18589.18
रेलवे	1707.00	1643.67	1703.22	1649.58	1763.11	1922.65	2097.30	1649.58	1764.56	1884.22
संपदा कार्यकलाप	1327.40	1403.77	1473.02	1577.16	1577.16	1732.56	1903.39	1577.16	1732.56	1903.39
उप जोड़ :	16198.01	15149.59	23011.19	22789.86	22903.39	25119.03	27552.45	22789.86	24960.96	27339.37
मूल्यहास	1699.01	1727.33	1769.24	1820.00	1820.00	2053.00	2322.00	1820.00	2053.00	2322.00
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	4852.17	5062.05	5183.33	5292.64	5292.64	5663.11	6059.54	5292.64	5663.11	6059.54
जोड़ (II):	22749.19	21939.01	29983.76	29902.50	30016.03	32835.14	35933.99	29902.50	32877.07	35720.91
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	25620.74	27699.53	27157.24	18960.48	17810.31	19212.01	20786.17	18960.48	20644.65	22303.41
(IV) वित्त एवं विविध आय	2277.24	2068.27	3206.00	494.21	1555.82	1633.60	1715.28	494.21	494.21	494.21
(V) वित्त एवं विविध व्यय	11157.53	9786.69	8130.80	10696.02	11765.57	12353.81	12971.54	10696.02	11288.56	11288.56
(VI) निवल अधिशेष(III+IV-V)	14740.45	19981.11	22232.43	6758.67	7600.56	8491.80	9529.91	6758.67	9650.30	11509.06
(VII) ऋणों पर व्यय	-	-	-	-	197.18	264.00	264.02	-	-	-
(VIII) व्याज-परच निवल अधिशेष	14740.45	19981.11	22232.43	6758.67	7403.38	8227.80	9265.89	6758.67	9650.30	11509.06
(IX) नियोजित पूंजी										
व्यापार परिसंपत्तियां	52845.00	45448.00	41835.60	42190.20	29832.00	41146.00	40645.00	42190.20	46640.70	51921.90
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	3253.88	3281.46	-	-	-	3281.46	3627.61	4038.37
सामाजिक यथनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	1394.52	1406.34	-	-	-	1406.34	1554.69	1730.73
जोड़ (IX):	52845.00	45448.00	46484.00	46878.00	29832.00	41146.00	40645.00	46878.00	51823.00	57691.00
(X) नियोजित पूंजी पर आय										
व्यापार परिसंपत्तियां	9004.00	7390.30	6275.34	6328.53	4474.80	6171.90	6096.75	6328.53	6996.11	7788.29
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	240.79	242.83	-	-	-	242.83	268.44	298.64
सामाजिक यथनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00
जोड़ (X):	9004.00	7390.30	6516.13	6571.36	4474.80	6171.90	6096.75	6571.36	7264.55	8087.12
(XI) आय-परच निवल अधिशेष	5736.45	12590.81	15716.31	2167.31	2928.56	2055.90	3169.14	2167.31	2585.75	3421.94
(XII) 2003-04 से 2008-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वार्षिक निवल अधिशेष का 50%		1721.69			0.00	0.00	0.00	0.00	858.80	862.89
(XIII) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष								2167.31	3444.58	4284.82
(XIV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	12.37%	25.36%	27.51%	4.46%	6.12%	3.95%	5.59%	4.46%	6.46%	7.38%
(XV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष		21.75%		4.46%		5.22%		4.46%	6.92%	

टिप्पणी: ० टीएएनपी द्वारा संतुलित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान

केलकत डेक सिस्टम  
समय के-एन से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान	टीएएनपी द्वारा संतुलित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान					
	2003-04	2004-05	2005-06		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचलन आय										
कार्गो प्रहस्तन एवं बंधारण प्रभार	10565.42	10744.84	11783.39	13532.59	13532.59	14928.85	16545.95	13532.59	14928.85	16545.95
पत्तन एवं डोंक प्रभार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	3009.35	2334.25	3192.29	2702.41	2650.93	2683.95	2758.38	2702.41	2735.72	2812.42
रेलवे	636.99	880.11	870.58	1146.90	1146.90	1261.59	1387.75	1146.90	1261.59	1387.75
संपदा किराया	3697.05	5527.94	7035.84	10223.54	10223.54	10640.00	11001.00	10223.54	10640.00	11001.00
जोड़ (I):	17908.81	19487.14	22682.10	27605.44	27553.96	29514.39	31693.08	27605.44	29566.16	31747.12
(II) प्रचलन व्यय										
कार्गो प्रहस्तन एवं बंधारण प्रभार	3556.09	3525.99	4732.22	5466.85	5466.85	5476.14	5487.80	5466.85	5476.14	5487.80
पत्तन एवं डोंक प्रभार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	5376.96	4681.02	8535.53	5407.28	5407.28	5385.86	5367.40	5407.28	5385.86	5367.40
रेलवे	628.83	755.17	702.48	864.38	914.17	912.93	912.13	864.38	862.51	861.09
संपदा कार्यकलाप	913.37	970.40	1015.91	1023.77	1381.87	1403.77	1426.23	1023.77	985.41	936.89
उप जोड़ :	10475.25	9932.58	14986.15	12762.26	13170.17	13178.70	13193.56	12762.28	12709.92	12653.18
मृत्युभूत	948.77	794.76	898.09	803.31	803.31	821.74	840.56	803.31	821.74	840.56
प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय	7156.87	6956.73	7379.27	7475.51	7475.51	7487.45	7503.14	7475.51	7625.12	7503.14
जोड़ (II):	18580.89	17684.07	23263.51	21041.10	21449.99	21487.89	21537.28	21041.10	21156.78	20996.88
(III) प्रचलन अधिशेष (I-II)	-872.08	1803.07	-381.41	9584.34	6104.97	8026.50	10155.82	6564.34	8408.38	10750.24
(IV) वित्त एवं विविध आय	1242.73	1516.82	2034.27	929.70	1190.00	1190.00	1190.00	929.70	929.70	929.70
(V) वित्त एवं विविध व्यय	9904.31	9910.56	6873.44	7844.54	6774.96	7438.11	7611.09	7844.54	8427.08	8427.08
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	-9333.66	-6588.67	-5220.58	-350.50	519.99	1778.39	3734.73	-350.50	912.00	3252.86
(VII) ऋणों पर ब्याज	-	-	-	-	276.46	-	-	-	-	-
(VIII) व्याज-परच निवल अधिशेष	-9333.66	-6588.67	-5220.58	-350.50	243.53	1778.39	3734.73	-350.50	912.00	3252.86
(IX) निवेशित पूंजी										
व्यापार परिसंपत्तियां	55008.00	73593.00	16084.80	17674.20	94070.00	94660.00	95006.00	17674.20	17803.80	18669.60
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1251.04	1374.66	-	-	-	1374.66	1384.74	1452.08
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	536.16	589.14	-	-	-	589.14	593.46	622.32
जोड़ (IX):	55008.00	73593.00	17672.00	19638.00	94070.00	94660.00	95006.00	19638.00	19782.00	20744.00
(X) निवेशित पूंजी पर आय										
व्यापार परिसंपत्तियां	9372.54	11966.96	2412.72	2651.13	14110.50	14199.00	14250.90	2651.13	2670.57	2800.44
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	92.58	101.72	-	-	-	101.72	102.47	107.45
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00
जोड़ (X):	9372.54	11966.96	2505.30	2752.85	14110.50	14199.00	14250.90	2752.85	2773.04	2907.89
(XI) आय-परच निवल अधिशेष	-18706.20	-19555.63	-7725.88	-3103.35	-13866.97	-12420.61	-10516.17	-3103.35	-1861.04	344.97
(XII) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%	948.31	-	-	-	-	-	-	0.00	478.20	472.11
(XIII) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष	-	-	-	-	-	-	-	-3103.35	-1384.85	817.08
(XIV) प्रचलन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	-104.45%	-95.22%	-33.76%	-11.24%	-50.33%	-42.08%	-33.18%	-11.24%	-4.68%	2.57%
(XV) प्रचलन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष	-	-77.81%	-	-11.24%	-	-41.86%	-	-11.24%	-1.06%	-

टिप्पणी: ① टीएएनपी द्वारा संतुलित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता डॉक सिस्टम  
कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
कार्गो प्रहस्तन घाटमुल्क	3568.43	3884.33	4119.78	3024.88	2901.91	3095.86
घाट महसूल	16.08	17.44	18.53	25.99	33.41	40.84
तदान/उत्तराई/पुनः डेर लगाने के लिए प्रभार	223.08	141.31	201.88	198.73	230.65	259.14
कार्गो पर विलंब मुल्क	1678.45	1956.19	2008.80	1799.11	2075.53	2337.59
क्रैन मुल्क	14.88	30.48	25.00	42.99	51.98	56.04
कंटेनर	4359.88	3759.87	4492.77	7083.31	8007.14	8997.91
माल बरवाई/खाली करना	124.82	86.20	106.89	98.93	111.78	125.49
जहाज भंजन	59.45	12.59	40.06	25.00	25.00	25.00
विविध प्रभार	520.57	874.63	769.87	1233.65	1491.45	1608.08
जोड़ (I):	10565.42	10744.84	11783.39	13532.59	14928.85	16545.95
(II) प्रचालन खर्च						
वेतन एवं मजूरी	2700.01	2723.18	3623.89	2587.40	2535.85	2484.94
भंडार	166.22	175.88	228.62	214.20	220.63	227.25
अनुबंधित लाग	181.73	153.83	224.14	131.72	135.88	139.73
सामान्य व्यय	508.13	473.10	655.57	2533.53	2584.20	2635.86
उप जोड़ :	3556.09	3525.99	4732.22	5466.85	5476.14	5487.80
मूल्यह्रास	180.92	205.00	201.45	185.66	189.37	193.16
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	2967.20	3054.51	3149.72	3510.02	3524.20	3539.89
जोड़ (II):	6704.21	6785.50	8083.40	9162.53	9189.71	9220.85
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	3861.21	3959.34	3699.99	4370.06	5739.14	7325.10
(IV) वित्त एवं विविध आय	723.22	508.70	932.60	265.06	265.06	265.06
(V) वित्त एवं विविध व्यय	3985.39	4473.55	2934.21	3532.18	3816.43	3816.43
(VI) निवल अधिशेष (IV-V)	599.04	-5.51	1698.38	1102.96	2165.77	3771.73
(VII) निश्चित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	5739.00	7138.00	2753.72	3658.50	3356.10	3601.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	214.18	284.55	261.03	280.14
सामाजिक दायन्यवद्धता परिसंपत्तियां	-	-	91.79	121.95	111.87	120.06
जोड़ (VII):	5739.00	7138.00	3059.89	4065.00	3729.00	4002.00
(VIII) निश्चित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	977.84	1160.71	413.06	548.78	503.42	540.27
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	15.85	21.06	19.32	20.73
सामाजिक दायन्यवद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	977.84	1160.71	428.91	569.83	522.73	561.00
(IX) आय-परच निवल अधिशेष	-378.80	-1166.22	1269.47	533.13	1663.04	3210.73
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केव्वाफेटी द्वारा अर्जित आय-परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%			486.50		240.45	246.06
(XI) केव्वाफेटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					1903.46	3456.79
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	-3.59%	-10.85%	10.77%	3.94%	12.75%	20.89%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष		-1.22%		3.94%	18.82%	

टिप्पणी: ① टीएएफटी द्वारा संग्रहित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता डीक सिस्टम  
पतन एवं डीक कार्यक्रम से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वार्षिक		अनुमान		विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचलन आव टीएन एवं फायरिंग कर्म किराया एवं बुरिंग पतन देयकर नौकरी कंपनी को जलापूर्ति विविध प्रकार नदी तलकर्म एवं रख-रखाव के लिए केन्द्रीय सरकार का अंशदान ड्राई डॉकिंग प्रकार जोड़ (I):	1247.20 434.03 542.94 22.32 67.22 0.00 695.64 3009.35	1024.14 381.19 481.26 28.74 61.65 0.00 357.27 2334.25	1361.81 490.86 617.06 31.49 77.81 0.00 613.26 3192.29	1154.52 429.71 542.52 75.56 67.80 0.00 432.30 2702.41	1161.50 432.32 545.78 74.02 68.19 0.00 453.91 2735.72	1189.50 442.73 569.96 73.81 69.81 0.00 476.61 2812.42
(II) प्रचलन लागत केन एवं मजदूरी बंदर अनुबंधित लागत सामान्य व्यय उप जोड़ : मूल्यवत्त प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय जोड़ (II):	3967.18 290.60 208.46 910.72 5376.96 716.89 3202.87 9296.72	3593.58 450.64 110.37 526.43 4681.02 539.63 2901.77 8122.42	6425.13 641.51 266.08 1202.81 8535.53 644.19 3190.21 12369.93	3470.40 287.73 94.07 1555.08 5407.28 564.32 2835.56 8807.16	3389.89 300.83 99.46 1595.68 5385.86 577.98 2963.16 8927.00	3310.99 314.33 104.99 1637.09 5367.40 591.92 2816.88 8778.20
(III) प्रचलन अभिवेश (I-II)	-6287.37	-5788.17	-8177.64	-8104.75	-6191.28	-5963.78
(IV) वित्त एवं विविध आय	148.46	269.75	302.16	182.77	182.77	182.77
(V) वित्त एवं विविध व्यय	5079.18	4397.62	3287.42	3559.38	3855.65	3855.65
(VI) निवल अभिवेश (III+IV-V)	-11218.09	-8918.04	-12162.90	-9481.36	-9884.16	-9636.66
(VII) निवेशित पूंजी व्यापार परिसंपत्तियां व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां जोड़ (VII):	41603.00 - - 41603.00	55823.00 - - 55823.00	11169.29 868.72 372.31 12410.32	12900.60 1003.38 430.02 14334.00	13337.10 1037.33 444.57 14819.00	13931.10 1083.53 464.37 15479.00
(VIII) निवेशित पूंजी पर आय व्यापार परिसंपत्तियां व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां जोड़ (VIII):	7088.53 - - 7088.53	9077.38 - - 9077.38	1675.39 64.29 0.00 1739.68	1935.09 74.25 0.00 2009.34	2000.57 76.76 0.00 2077.33	2089.67 80.16 0.00 2169.85
(IX) आय-परच निवल अभिवेश	-18306.82	-18993.42	-13902.57	-11490.70	-11941.49	-11806.51
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वार्षिक निवल अभिवेश का 50%	-	85.89	-	-	44.06	41.82
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अभिवेश	-	-	-	-	-11897.43	-11764.68
(XII) प्रचलन आय के प्रविष्ट के रूप में आय-परच निवल अभिवेश	-608.32%	-613.68%	-435.50%	-425.20%	-434.89%	-416.31%
(XIII) प्रचलन आय के प्रविष्ट के रूप में आय-परच औसत निवल अभिवेश	-	-619.17%	-	-425.20%	-426.60%	-
टिप्पणी: ① टीएएमपी द्वारा संयुक्त प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान						

कोलकाता बैंक लिमिटेड  
नेतृत्वे कार्यकाल के संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वार्षिक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
माल भाड़ा एवं दुलाई प्रभार	86.60	150.89	133.81	196.60	216.26	237.89
उत्तराई प्रभार	325.53	407.58	424.04	531.20	584.32	642.75
टर्मिनल प्रभार	139.30	182.89	185.65	238.30	262.13	288.34
वितरित शुल्क प्रभार	85.56	138.75	127.09	180.80	198.88	218.77
विविध प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (I):	636.99	880.11	870.58	1146.90	1261.59	1387.75
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजदूरी	482.25	548.16	524.33	525.22	514.72	504.43
भंडार	7.15	6.14	6.85	57.84	60.44	63.15
अनुबंधित लागत	39.77	48.21	44.64	40.05	41.25	42.49
सामान्य व्यय	99.66	152.66	126.67	241.27	246.10	251.02
उप जोड़ :	628.83	755.17	702.48	864.38	862.51	861.09
मूल्यहास	38.88	38.33	40.06	40.69	41.50	42.33
प्रभार एवं सामान्य उपरिव्यय	355.52	357.15	372.71	422.75	422.83	423.09
जोड़ (II):	1023.23	1150.65	1115.25	1327.82	1326.84	1326.51
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	-386.24	-270.54	-244.67	-180.92	-65.25	61.24
(IV) वित्त एवं विविध आय	22.78	101.76	88.61	78.84	79.84	78.84
(V) वित्त एवं विविध व्यय	604.43	782.12	480.95	566.08	566.08	566.08
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	-967.89	-950.88	-638.81	-670.16	-554.49	-428.00
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	2814.00	3655.00	1930.16	675.70	874.80	882.00
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	150.12	68.11	66.04	88.60
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	64.34	29.19	29.16	29.40
जोड़ (VII):	2814.00	3655.00	2144.64	973.00	972.00	980.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	479.46	594.34	269.53	131.36	131.22	132.30
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	11.11	5.04	5.03	5.08
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	479.46	594.34	300.64	136.40	136.25	137.38
(IX) आय-परच निवल अधिशेष	-1447.35	-1545.22	-939.45	-806.56	-690.74	-565.38
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%	40.96				20.32	20.64
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष				-806.56	-670.43	-544.74
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	-227.22%	-175.57%	-107.91%	-70.32%	-53.14%	-39.25%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष		-170.23%		-70.32%	-46.20%	

टिप्पणी: ① टीएएमपी द्वारा संगृहीत प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोल्हाता बॉक सिस्टम  
संपदा कार्यकालाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
भूमि से किराया	1992.56	3742.06	4277.42	8174.24	8510.00	8775.00
भवन, शेडों और गोदाम से किराया	1313.54	1477.70	2190.29	1840.84	1910.00	1995.00
विविध	390.95	308.18	568.13	208.46	220.00	231.00
जोड़ (I):	3897.05	5527.94	7035.84	10223.54	10640.00	11001.00
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजदूरी	139.74	153.95	158.30	148.03	145.07	142.17
भंडार	0.72	1.13	0.99	1.73	1.78	1.83
अनुषंगिक लाभ	12.87	19.94	17.60	16.45	16.95	17.46
सामान्य व्यय	760.04	795.38	839.03	857.56	821.61	775.43
उप जोड़ :	913.37	970.40	1015.91	1023.77	985.41	936.89
मूल्यवृद्धि	12.08	11.80	12.38	12.64	12.89	13.15
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	631.28	643.30	666.64	707.18	714.93	723.28
जोड़ (II):	1556.73	1625.50	1694.93	1743.59	1713.23	1673.32
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	2140.32	3902.44	5340.91	8479.95	8926.77	9327.68
(IV) वित्त एवं विविध आय	348.27	638.59	712.70	405.03	405.03	405.03
(V) वित्त एवं विविध व्यय	235.31	257.27	170.87	186.92	186.92	186.92
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	2253.28	4283.76	5882.75	8698.06	9144.88	9545.79
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	4852.00	6977.00	231.62	239.40	236.70	254.70
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	18.02	18.62	18.14	19.81
सामाजिक यचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	7.72	7.98	7.89	8.49
जोड़ (VII):	4852.00	6977.00	257.36	266.00	262.00	263.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	826.71	1134.53	34.74	35.91	35.51	38.21
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1.33	1.38	1.34	1.47
सामाजिक यचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	826.71	1134.53	36.08	37.29	36.85	39.67
(IX) आय-परच निवल अधिशेष	1426.57	3149.23	5846.67	8660.77	9108.03	9506.12
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%	334.97				171.37	163.60
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					9279.40	9669.72
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	38.59%	56.97%	83.10%	84.71%	87.21%	87.90%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष		59.55%		84.71%	67.56%	

टिप्पणी: @ टीएएनपी द्वारा संतुलित प्रत्येक के विद्यमान स्तर पर अनुमान



हस्तिय रॉक काम्प्लेक्स  
कार्गो प्रहस्तन एवं बंडारण से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वस्तविक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
कार्गो प्रहस्तन एवं बंडारण	24889.78	24482.38	27307.65	21100.78	23879.28	26733.34
कार्गो पर वित्तब शुल्क	752.08	2324.30	1681.92	1450.00	1235.00	1150.00
बीओपी प्रयातकों से सेंगली आय का 50%	0.00	0.00	809.20	659.26	870.15	871.68
जोड़ (I):	25641.86	26806.68	28798.77	23210.04	25984.43	26755.02
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजुरी	2750.00	2761.53	3684.36	2845.67	3130.24	3443.25
बंडार	390.77	328.37	482.11	350.84	368.38	386.79
अनुबंधित लागत	198.90	280.77	318.91	285.27	313.82	345.19
सामान्य व्यय	441.64	662.10	733.14	650.73	715.79	787.37
उप जोड़ :	3781.31	4032.77	5218.52	4132.51	4528.23	4962.60
मूल्यह्रास	588.80	635.07	632.56	752.00	967.00	1222.00
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	1165.40	1289.94	1282.89	954.97	1020.89	1092.35
जोड़ (II):	5535.51	5957.78	7133.97	5839.48	6516.12	7276.95
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	20106.35	20848.90	22664.80	17370.56	19468.31	21478.07
(IV) वित्त एवं विविध आय	1174.90	1043.70	1756.18	123.77	123.77	123.77
(V) वित्त एवं विविध व्यय	5828.81	5997.73	4615.27	4845.54	5141.81	5141.81
(VI) निवल अधिशेष(III+IV-V)	15452.44	15894.87	19805.71	12648.79	14450.27	16460.03
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	22173.00	14911.00	15964.46	18908.10	23503.50	29127.60
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1241.68	1470.63	1828.05	2265.48
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	532.15	630.27	783.45	970.92
जोड़ (VII):	22173.00	14911.00	17738.29	21009.00	26115.00	32364.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	3777.95	2424.68	2394.67	2836.22	3525.53	4369.14
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	91.88	108.83	135.28	167.65
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	3777.95	2424.68	2486.55	2945.04	3660.80	4536.79
(IX) आक-परच निवल अधिशेष	11674.49	13470.19	17319.16	9703.75	10789.47	11923.24
(X) 2003-04 से 2008-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आक-परच वस्तविक निवल अधिशेष का 50%	846.13				418.51	427.62
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					11207.98	12350.86
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आक-परच निवल अधिशेष	45.53%	50.25%	58.12%	41.61%	43.13%	42.95%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आक-परच औसत निवल अधिशेष		51.30%		41.81%	43.04%	

टिप्पणी: ① टीएएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

हल्द्वीया डोंक काम्प्लेक्स  
पत्तन एवं डोंक कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आव टॉयलेज एवं पायलिटिज बर्थ किराया एवं मूरिंग पत्तन देयताएं नौवहन कंपनी को जलापूर्ति विशेष प्रभार नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए केन्द्रीय सरकार का अंशदान ड्राई डॉकिंग प्रभार जोड़ (I):	7177.96 1859.20 3436.09 228.90 150.24 0.00 0.00 12852.39	8299.32 1851.61 3843.70 176.08 171.15 0.00 0.00 14341.86	9195.48 2213.73 4329.04 243.29 191.02 0.00 0.00 16172.57	8947.68 2210.41 4431.40 192.92 187.88 0.00 0.00 15970.29	9406.25 2870.89 4429.60 250.38 0.00 0.00 0.00 16957.12	10076.66 3017.61 4771.65 269.46 0.00 0.00 0.00 18135.38
(II) प्रचालन लागत देतन एवं मजूरी बंझार अनुबंधित लाभ सामान्य व्यय उप जोड़ : मृत्युभ्रांत प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय जोड़ (II):	1163.56 620.68 75.90 7522.16 9382.30 855.15 2835.11 13072.56	1194.74 659.12 91.77 6123.75 8069.38 837.25 2842.59 11749.22	1988.38 1080.42 142.23 11405.40 14616.44 874.02 2949.26 18439.72	1374.06 761.72 103.39 13191.44 15430.61 806.00 3565.78 19802.39	1511.48 799.80 113.73 14510.58 16935.59 806.00 3818.15 21559.74	1662.62 839.80 125.10 15961.64 18589.16 806.00 4085.43 23480.59
(III) प्रचालन अतिशेष (I-II)	-220.17	2592.84	-2267.15	-3832.10	-4602.82	-5345.21
(IV) वित्त एवं विशिष्ट आव	632.26	461.90	803.05	60.30	60.30	60.30
(V) वित्त एवं विशिष्ट व्यय	3495.55	3100.16	2561.46	3909.26	4205.53	4205.53
(VI) निवल अतिशेष (III+IV-V)	-3083.46	-45.62	-1596.28	-7681.06	-8747.85	-9490.44
(VII) निवेशित पूंजी व्यापार परिसंपत्तियां व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां सामाजिक यथनमदता परिसंपत्तियां जोड़ (VII):	13728.00 - - 13728.00	15607.00 - - 15607.00	15880.80 1235.17 529.36 17645.33	17932.50 1394.50 598.00 19925.00	17113.50 1331.05 570.45 19015.00	16292.70 1267.21 543.09 18103.00
(VIII) निवेशित पूंजी पर आव व्यापार परिसंपत्तियां व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां सामाजिक यथनमदता परिसंपत्तियां जोड़ (VIII):	2339.05 - - 2339.05	2537.85 - - 2537.85	2382.12 91.40 0.00 2473.52	2689.88 103.19 0.00 2783.07	2567.03 98.50 0.00 2665.52	2443.91 93.77 0.00 2537.68
(IX) आक-परम निवल अतिशेष	-5422.51	-2583.47	-4069.80	-10474.13	-11413.37	-12028.12
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आक-परम वास्तविक निवल अतिशेष का 50%	542.81				273.11	269.69
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अतिशेष					-11140.26	-11758.43
(XII) प्रचालन आव के प्रतिशत के रूप में आक-परम निवल अतिशेष	-42.18%	-18.01%	-25.18%	-65.59%	-65.70%	-64.84%
(XIII) प्रचालन आव के प्रतिशत के रूप में आक-परम औसत निवल अतिशेष		-28.46%		-65.59%	-65.27%	

टिप्पणी: ① टीएएनटी द्वारा संचालित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान

हृदिया बैंक कॉम्प्लेक्स  
रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वार्षिक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
माल भाड़ा एवं दुलाई प्रभार	1827.19	1752.12	2056.04	2025.00	2227.50	2450.25
उत्तराई प्रभार	0.00	0.00	0.00			
टर्मिनल प्रभार	2017.32	1857.93	2224.86	2120.00	2332.00	2565.20
वित्तब शुल्क प्रभार	53.56	75.57	74.54	85.00	93.50	102.85
विविध प्रभार	22.80	36.48	34.27	37.80	41.58	45.74
जोड़ (I):	3920.87	3722.10	4389.72	4267.80	4684.58	5184.04
(II) प्रचालन लागत						
धेन एवं मजदूरी	729.89	696.60	725.05	648.28	713.11	784.42
मंडार	534.17	320.65	432.63	335.47	352.24	369.86
अनुषंगिक लागत	55.20	75.78	66.80	82.87	91.18	100.27
सामान्य व्यय	387.74	550.64	478.73	582.96	608.07	629.67
उप जोड़ :	1707.00	1643.87	1703.22	1649.58	1784.58	1884.22
मूल्यह्रास	165.93	165.91	171.36	171.00	187.00	200.00
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	479.10	501.02	512.41	407.43	433.46	463.81
जोड़ (II):	2352.03	2310.80	2386.99	2228.01	2385.04	2548.03
(III) प्रचालन अविशेष (I-II)	1568.84	1411.50	2002.73	2039.79	2309.54	2616.01
(IV) वित्त एवं विविध आय	148.50	246.68	295.72	133.99	133.99	133.99
(V) वित्त एवं विविध व्यय	1424.74	1486.52	1138.63	1435.87	1435.87	1435.87
(VI) निवल अविशेष (III+IV-V)	292.66	171.66	1161.83	737.91	1007.66	1314.13
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	10500.00	9471.00	6965.63	2008.80	2731.50	3259.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां			541.77	156.24	212.45	253.54
सामाजिक वधनबद्धता परिसंपत्तियां			232.19	86.96	91.05	108.66
जोड़ (VII):	10500.00	9471.00	7739.59	2232.00	3035.00	3622.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	1789.04	1540.08	1044.84	301.32	409.73	488.97
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां			40.09	11.56	15.72	18.78
सामाजिक वधनबद्धता परिसंपत्तियां			0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	1789.04	1540.08	1084.94	312.88	425.45	507.73
(IX) आर-परच निवल अविशेष	-1496.44	-1368.42	76.89	425.03	582.21	806.40
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केजोपीटी द्वारा अर्जित आर-परच वार्षिक निवल अविशेष का 50%	152.41				75.61	76.79
(XI) केजोपीटी द्वारा अर्जित कुल अविशेष					657.83	883.19
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आर-परच निवल अविशेष	-88.17%	-36.76%	1.75%	9.96%	14.01%	17.10%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आर-परच औसत निवल अविशेष		-24.38%		9.96%		15.56%

टिप्पणी: ① टीएफपी द्वारा अनुमानित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान

हस्तिना ढोंक काम्पलेक्स  
संपदा कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वार्षिक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
भूमि से किराया	3171.00	3725.00	5281.30	4340.70	4557.74	4785.63
भवन, शेडों और गोदाम से किराया	36.61	39.54	56.06	45.75	48.04	50.44
विविध	747.20	1003.36	1422.56	1028.40	1079.82	1133.81
जोड़ (I):	3954.81	4767.90	6759.93	5414.65	5685.59	5969.88
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजूरी	192.83	195.23	204.86	200.63	220.69	242.76
भंडार	34.86	35.88	37.65	46.27	48.58	51.01
अनुषंगिक लाभ	22.09	23.04	24.18	26.55	29.21	32.13
सामान्य व्यय	1077.62	1149.62	1206.33	1303.71	1434.08	1577.49
उप जोड़ :	1327.40	1403.77	1473.02	1577.16	1732.56	1903.39
मूल्यह्रास	89.13	89.13	91.29	91.00	93.00	94.00
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	372.56	428.51	438.78	364.46	390.61	417.95
जोड़ (II):	1799.09	1921.41	2003.08	2032.82	2216.17	2415.34
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	2165.72	2846.49	4756.85	3382.23	3469.42	3554.54
(IV) भित्त एवं विविध आय	150.78	315.99	351.04	176.15	176.15	176.15
(V) भित्त एवं विविध व्यय	408.43	517.14	363.64	505.35	505.35	505.35
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	1908.07	2645.34	4744.25	3053.03	3140.22	3225.34
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	6444.00	5459.00	3024.71	3340.80	3292.20	3241.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	235.26	259.84	256.06	252.14
सामाजिक वधनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	100.82	111.36	109.74	108.06
जोड़ (VII):	6444.00	5459.00	3360.79	3712.00	3658.00	3602.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	1097.96	887.69	453.71	501.12	493.83	486.27
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	17.41	19.23	18.95	18.66
सामाजिक वधनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	1097.96	887.99	471.12	520.35	512.78	504.93
(IX) आर-परब निवल अधिशेष	610.11	1757.65	4273.14	2532.88	2627.44	2720.41
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आर-परब वार्षिक निवल अधिशेष का 50%	180.35				91.57	88.78
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					2718.02	2809.19
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आर-परब निवल अधिशेष	20.48%	36.88%	63.21%	48.77%	47.82%	47.08%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आर-परब औसत निवल अधिशेष		40.19%		48.77%	47.44%	

टिप्पणी: (X) केओपीटी द्वारा अनुमानित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता पतन न्याय  
कार्गो प्रहसन एवं मंडारण कार्यकारण से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वार्षिक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आब						
कार्गो प्रहसन घाटशुल्क	28458.21	28366.71	31427.43	24125.66	26781.18	29828.20
घाट महसूल	16.08	17.44	18.53	25.99	33.41	42.84
तवान/उताराई/पुनः ढेर लगाने के लिए प्रभार	223.08	141.31	201.88	198.73	239.85	259.14
कार्गो पर वितरित शुल्क	2430.53	4280.49	3690.52	3249.11	3310.50	3487.59
ट्रेन शुल्क	14.86	30.48	25.00	42.99	51.98	56.04
कंटेनर	4359.88	3759.67	4492.77	7083.31	8007.14	8997.91
मात मराई/खाली करना	124.62	68.20	106.89	98.93	111.78	125.49
जहाज मंजन	59.45	12.59	40.06	25.00	25.00	25.00
विविध प्रभार	520.27	874.63	769.87	1233.85	1491.45	1808.08
कैओपीटी प्रचालन से संकटी आय का 50%	0.00	0.00	809.20	659.28	870.15	871.68
जोड़ (I):	38206.98	37551.52	41582.16	36742.63	40813.28	45300.97
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजूरी	5450.01	5484.71	7308.25	5433.07	5665.89	5928.19
मंडार	556.99	504.25	710.73	565.04	589.01	614.04
अनुषंगिक लागत	380.63	434.60	543.06	416.99	449.48	484.92
सामान्य व्यय	949.77	1135.20	1388.70	3184.26	3299.98	3423.25
उप जोड़ :	7337.40	7558.78	9950.74	9599.36	10004.37	10450.40
मूल्यवृद्धि	769.72	840.07	834.02	937.66	1156.37	1415.16
प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय	4132.60	4344.45	4432.61	4464.99	4545.09	4632.24
जोड़ (II):	12239.72	12743.28	15217.37	15002.01	15706.83	16497.80
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	23967.28	24808.24	26364.79	21740.62	25207.46	28803.17
(IV) वित्त एवं विविध आब	1893.12	1552.40	2688.78	388.83	388.83	388.83
(V) वित्त एवं विविध व्यय	9814.20	10471.28	7549.48	8377.79	8980.24	8980.24
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	16051.16	15889.36	21504.09	13751.75	16616.04	20231.76
(VII) नियोजित फंडी						
व्यापार परिसंपत्तियां	27912.00	22049.00	18718.18	22566.80	26859.60	32729.40
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1455.86	1755.18	2089.88	2545.62
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	623.94	752.22	895.32	1090.98
जोड़ (VII):	27912.00	22049.00	20797.98	25074.00	29844.00	36366.00
(VIII) नियोजित फंडी पर आब						
व्यापार परिसंपत्तियां	4755.79	3585.39	2807.73	3384.99	4028.94	4909.41
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	107.73	129.88	154.59	188.38
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	4755.79	3585.39	2915.46	3514.87	4183.53	5097.79
(IX) आय-पश्च निवल अधिशेष	11285.39	12303.97	18588.63	10236.88	12452.51	15133.97
(X) 2003-04 से 2006-07 तक कैओपीटी द्वारा अर्जित आय-पश्च वार्षिक निवल अधिशेष का 50%	1332.63				658.95	673.66
(XI) कैओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					13111.46	15807.65
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में में आय-पश्च निवल अधिशेष	31.20%	32.77%	44.70%	27.86%	32.05%	34.89%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-पश्च औसत निवल अधिशेष		36.22%		27.86%	33.47%	

टिप्पणी: @ टीएएफपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता पत्तन न्यात  
पत्तन एवं बैंक कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
टैरिफ एवं पायलिटिज	8425.16	9323.46	10557.29	10102.20	10567.75	11266.16
बर्षा किराया एवं मुरिंग	2293.23	2232.80	2704.59	2640.12	3303.21	3460.34
पत्तन देयताएं	3979.03	4324.96	4946.10	4973.92	4975.38	5331.61
नौवहन कंपनी को जलापूर्ति	251.22	204.82	274.78	268.48	324.40	343.27
विविध प्रभार	217.46	232.80	268.83	255.68	68.19	69.81
नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए केन्द्रीय सरकार का असादान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
झाई ड्राइंग प्रभार	695.64	357.27	613.26	432.30	453.91	476.61
<b>जोड़ (I):</b>	<b>15861.74</b>	<b>16876.11</b>	<b>19364.68</b>	<b>18872.70</b>	<b>19692.84</b>	<b>20847.80</b>
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजूरी	5130.74	4788.32	8413.51	4844.46	4901.37	4973.61
मंडार	911.28	1109.76	1721.93	1049.45	1100.63	1154.13
अनुसंधानिक लाभ	264.36	202.14	408.32	197.46	213.19	230.09
सामान्य व्यय	8432.88	6650.18	12608.21	14746.52	16106.26	17598.73
उप जोड़ :						
दुरुस्तियां	14759.26	12750.40	23151.97	20837.89	22321.45	23956.56
प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय	1572.04	1376.88	1518.22	1370.32	1383.98	1397.92
जोड़ (II):	6037.98	5744.36	6139.47	6401.34	6643.64	6902.31
<b>जोड़ (II):</b>	<b>22389.28</b>	<b>19871.64</b>	<b>30809.65</b>	<b>28609.55</b>	<b>30349.07</b>	<b>32258.79</b>
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	-6507.54	-3195.53	-11444.79	-9936.65	-10656.23	-11308.99
(IV) वित्त एवं विविध आय	760.72	731.65	1105.21	243.07	243.07	243.07
(V) वित्त एवं विविध व्यय	8574.73	7497.78	5848.88	7468.64	8061.18	8061.18
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	-14301.55	-9961.66	-16188.45	-17162.42	-18474.34	-19127.10
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	55331.00	71430.00	27050.09	30833.10	30450.60	30223.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	2103.89	2397.88	2368.38	2350.74
सामाजिक वयनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	901.67	1028.02	1015.02	1007.46
<b>जोड़ (VII):</b>	<b>55331.00</b>	<b>71430.00</b>	<b>30055.64</b>	<b>34259.00</b>	<b>33834.00</b>	<b>33582.00</b>
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	9427.57	11615.23	4057.51	4624.97	4567.59	4533.57
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	155.59	177.44	175.26	173.95
सामाजिक वयनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>जोड़ (VIII):</b>	<b>9427.57</b>	<b>11615.23</b>	<b>4213.20</b>	<b>4802.41</b>	<b>4742.85</b>	<b>4707.52</b>
(IX) आय परच निवल अधिशेष	-23729.12	-21576.89	-20401.65	-21964.63	-23217.19	-23834.62
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केजोपीटी द्वारा अर्जित आय परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%	628.69	-	-	-	317.17	311.52
(XI) केजोपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष	-	-	-	-	-22900.02	-23523.11
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय परच निवल अधिशेष	-149.60%	-129.39%	-105.35%	-117.63%	-116.29%	-112.29%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय परच औसत निवल अधिशेष	-	-128.11%	-	-117.63%	-114.29%	-

टिप्पणी: ① टीएएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

**केन्द्रीय पत्तन न्याय**  
रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वस्तविक			अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2007-08	2008-09
<b>(I) प्रचालन आय</b>						
मात भाड़ा एवं दुलाई प्रभार	1913.79	1903.01	2189.84	2221.60	2443.76	2688.14
उत्तराई प्रभार	325.53	407.58	424.04	531.20	584.32	642.75
टर्मिनल प्रभार	2156.62	2040.82	2410.51	2358.30	2594.13	2853.54
वित्तब शुल्क प्रभार	139.12	214.32	201.64	265.80	292.38	321.62
विविध प्रभार	22.80	36.48	34.27	37.80	41.58	45.74
<b>जोड़ (I):</b>	<b>4557.86</b>	<b>4602.21</b>	<b>5280.30</b>	<b>5414.70</b>	<b>5958.17</b>	<b>6551.79</b>
<b>(II) प्रचालन लागत</b>						
वेतन एवं मजूरी	1212.14	1244.76	1249.38	1173.50	1227.83	1288.85
मंडार	541.32	326.79	439.48	393.31	412.68	433.01
अनुबंधित लाभ	94.97	123.99	111.44	122.92	132.41	142.76
सामान्य व्यय	487.40	703.30	605.41	824.23	854.17	880.69
<b>उप जोड़ :</b>	<b>2335.83</b>	<b>2398.84</b>	<b>2406.70</b>	<b>2513.96</b>	<b>2627.09</b>	<b>2745.31</b>
मूल्यहास	204.81	204.24	211.42	211.69	228.50	242.33
प्रबंध एवं सामान्य उपस्थित	834.62	868.17	885.12	830.18	856.29	886.90
<b>जोड़ (II):</b>	<b>3375.26</b>	<b>3461.25</b>	<b>3502.23</b>	<b>3555.83</b>	<b>3711.88</b>	<b>3974.54</b>
<b>(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)</b>	<b>1182.60</b>	<b>1140.96</b>	<b>1758.07</b>	<b>1858.87</b>	<b>2244.29</b>	<b>2677.25</b>
<b>(IV) वित्त एवं विविध आय</b>	<b>342.04</b>	<b>348.46</b>	<b>382.53</b>	<b>210.83</b>	<b>210.83</b>	<b>210.83</b>
<b>(V) वित्त एवं विविध व्यय</b>	<b>2029.17</b>	<b>2268.64</b>	<b>1617.58</b>	<b>2001.95</b>	<b>2001.95</b>	<b>2001.95</b>
<b>(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)</b>	<b>-504.53</b>	<b>-779.22</b>	<b>523.01</b>	<b>67.75</b>	<b>453.17</b>	<b>886.13</b>
<b>(VII) नियोजित पूंजी</b>						
व्यापार परिसंपत्तियां	13314.00	13126.00	8895.81	2884.50	3606.30	4141.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	691.89	224.35	280.49	322.14
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	296.53	96.15	120.21	138.06
<b>जोड़ (VII):</b>	<b>13314.00</b>	<b>13126.00</b>	<b>9884.23</b>	<b>3205.00</b>	<b>4007.00</b>	<b>4602.00</b>
<b>(VIII) नियोजित पूंजी पर आय</b>						
व्यापार परिसंपत्तियां	2268.51	2134.42	1334.37	432.68	540.95	621.27
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	51.20	16.60	20.76	23.84
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>जोड़ (VIII):</b>	<b>2268.51</b>	<b>2134.42</b>	<b>1385.57</b>	<b>449.28</b>	<b>561.70</b>	<b>645.11</b>
<b>(IX) आय-पक्ष निवल अधिशेष</b>	<b>-2773.04</b>	<b>-2913.84</b>	<b>-862.56</b>	<b>-381.53</b>	<b>-108.53</b>	<b>241.02</b>
<b>(X) 2003-04 से 2006-07 तक</b>	<b>193.36</b>				<b>95.96</b>	<b>97.43</b>
केओपीटी द्वारा अर्जित आय-पक्ष						
वास्तविक निवल अधिशेष का 50%						
<b>(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष</b>					<b>-12.60</b>	<b>338.45</b>
<b>(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-पक्ष निवल अधिशेष</b>	<b>-1993.27%</b>	<b>-1359.48%</b>	<b>-427.78%</b>	<b>-7.05%</b>	<b>-0.21%</b>	<b>5.17%</b>
<b>(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-पक्ष औसत निवल अधिशेष</b>		<b>-1260.18%</b>		<b>-7.05%</b>		<b>2.48%</b>

टिप्पणी: @ टीएएचपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोतकाता पत्तन न्यास  
संपदा कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			ॐ अनुमान	विद्यमान स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
भूमि से किराया	5163.56	7467.06	9558.73	12514.94	13067.74	13560.63
मकान, शेडों और गोदाम से किराया	1350.15	1517.24	2246.35	1886.59	1958.04	2045.44
विविध	1138.15	1311.54	1990.69	1236.86	1299.82	1364.81
जोड़ (I):	7651.86	10295.84	13795.77	15638.39	16325.59	16970.88
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजदूरी	332.57	349.18	363.16	348.66	365.76	384.93
भंडार	35.58	37.01	38.64	48.00	50.36	52.64
अनुबंधित लाभ	34.96	42.98	41.77	43.00	46.16	49.59
सामान्य व्यय	1837.66	1945.00	2045.36	2161.27	2255.69	2352.92
उप जोड़ :	2240.77	2374.17	2488.93	2600.93	2717.97	2840.28
मूल्यहास	101.21	100.93	103.68	103.64	105.89	107.15
प्रत्येक एवं सामान्य उपरिव्यय	1003.84	1071.81	1105.41	1071.64	1105.54	1141.23
जोड़ (II):	3345.82	3546.91	3696.02	3776.21	3929.40	4088.88
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	4306.04	6748.93	10097.75	11862.18	12396.18	12882.22
(IV) वित्त एवं विविध आय	499.05	954.58	1063.75	581.18	581.18	581.18
(V) वित्त एवं विविध व्यय	643.74	774.41	534.50	692.27	692.27	692.27
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	4161.35	6929.10	10627.00	11751.09	12285.10	12771.13
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	11296.00	12436.00	3256.33	3580.20	3528.90	3496.50
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	253.28	278.46	274.47	271.95
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	108.54	119.34	117.63	116.55
जोड़ (VII):	11296.00	12436.00	3818.15	3978.00	3921.00	3885.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	1924.67	2022.22	488.45	537.03	529.34	524.48
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	18.74	20.61	20.31	20.12
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	1924.67	2022.22	507.19	557.64	549.65	544.60
(IX) आर-परच निवल अधिशेष	2236.68	4906.88	10119.81	11193.45	11735.46	12226.53
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आर-परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%	515.32				262.94	252.38
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					11998.40	12478.91
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आर-परच निवल अधिशेष	29.23%	47.66%	73.35%	71.58%	73.49%	73.53%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आर-परच औसत निवल अधिशेष		50.06%		71.58%		73.51%

टिप्पणी: ॐ टीएएमपी द्वारा अनुमानित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान



## अनुबंध-II (क) से (ण)

कोलकाता पत्तन न्यास  
समग्र पत्तन से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वर्षावधि			अनुमान	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रभुत्व के प्रस्तावित स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा संयुक्त प्रभुत्व के प्रस्तावित स्तर पर अनुमान		
	2003-04	2004-05	2005-06		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय										
कार्गो ग्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार	36207.27	37551.52	41582.16	36742.62	37136.90	41476.58	46229.21	38455.42	42346.73	47100.89
पत्तन एवं डॉक प्रभार (नदी तलकषण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	15861.74	16676.11	19364.66	18675.70	19232.89	20090.48	21397.36	18672.70	20427.12	21759.85
रेलवे	4557.86	4602.21	5260.30	5414.70	5414.70	5956.17	6551.79	5414.70	5956.17	6551.79
संपदा किराया	7651.86	10295.84	13795.77	15638.39	15638.39	16325.59	16970.88	15638.39	16325.59	16970.88
जोड़ (I):	64278.73	69125.68	80003.09	76471.42	77422.88	83348.82	91149.24	78181.21	85055.61	92383.41
(II) प्रचालन लागत										
कार्गो ग्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार	7337.40	7558.76	9950.74	9599.36	9599.36	10004.37	10450.40	9599.36	10004.37	10450.40
पत्तन एवं डॉक प्रभार (नदी तलकषण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	14759.26	12750.40	23151.97	20837.89	20837.89	22321.45	23956.56	20837.89	22321.45	23956.56
रेलवे	2335.83	2398.84	2405.70	2513.96	2677.26	2835.58	3009.43	2513.96	2627.09	2745.31
संपदा कार्यकलाप	2240.77	2374.17	2488.93	2600.93	2959.03	3136.33	3329.62	2600.93	2717.97	2840.28
उप जोड़ :	26673.26	25082.12	37997.34	35552.14	36073.56	38297.73	40746.01	35552.14	37670.88	39992.55
मूल्यह्रास	2647.78	2522.12	2667.33	2623.31	2623.31	2874.74	3162.56	2623.31	2874.74	3162.56
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	12009.04	12018.80	12562.60	12768.15	12768.15	13478.63	13562.69	12768.15	13342.71	13562.68
जोड़ (II):	41330.08	39623.09	53227.27	50943.60	51465.02	54851.10	57471.25	50943.60	53888.33	56717.79
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	22948.65	29502.59	26775.82	25527.82	25957.86	29187.72	33677.99	27237.61	31167.28	35665.82
(IV) वित्त एवं वित्तिय आय	3519.93	3587.08	5240.27	1423.91	3426.81	2823.58	2905.28	1423.91	1423.91	1423.91
(V) वित्त एवं वित्तिय व्यय	21061.84	21012.11	15004.24	18540.55	18540.55	19791.92	20582.63	18540.56	19725.64	19725.64
(VI) निवल अधिशेष(III+IV-V)	5406.74	12077.56	17011.85	8411.18	10844.12	12229.38	16000.64	10120.96	12865.55	17363.89
(VII) ऋणों पर व्यय					473.65	264.00	264.02			
(VIII) व्याज-परच निवल अधिशेष	5406.74	12077.56	17011.85	8411.18	10370.47	11965.38	15736.62	10120.96	12865.55	17363.89
(IX) निवेशित पूंजी										
व्यापार परिसंपत्तियां	107853.00	119041.00	58646.50	59864.40	123902.00	135806.00	135651.00	59864.40	64444.50	70591.50
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां			4561.55	4656.12				4656.12	5012.35	5490.45
सामाजिक यथनबद्धता परिसंपत्तियां			1954.95	1995.48				1995.48	2148.15	2353.05
जोड़ (IX):	107853.00	119041.00	65185.00	66518.00	123902.00	135806.00	135651.00	66516.00	71605.00	78435.00
(X) निवेशित पूंजी पर आय										
व्यापार परिसंपत्तियां	18376.53	19357.26	8797.28	8979.66	18585.30	20370.90	20347.00	8979.66	9666.68	10588.73
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां			337.55	344.55				344.55	370.91	406.29
सामाजिक यथनबद्धता परिसंपत्तियां			0.00	0.00				0.00	0.00	0.00
जोड़ (X):	18376.53	19357.26	9134.83	9324.21	18585.30	20370.90	20347.85	9324.21	10037.59	10995.02
(XI) आय-परच निवल अधिशेष	-12989.79	-7279.70	7877.02	-913.03	-8214.83	-8405.52	-4611.03	796.75	2627.98	6368.87
(XII) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वार्षिक निवल अधिशेष का 50%		2870.00			0.00	0.00	0.00	0.00	1335.00	1335.00
(XIII) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष								796.75	4162.96	7703.87
(XIV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	-20.18%	-10.53%	9.85%	-1.16%	-10.81%	-10.02%	-5.06%	1.02%	4.89%	8.34%
(XV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष		-8.95%		-1.16%		-8.56%		1.02%		8.62%

टिप्पणी:- (X) टीएएमपी द्वारा संयुक्त प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

हन्दिआ डोंक काम्मेवस  
समय एचडीसी से संबन्धित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक				ॐ अनुमान	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रभुत्व के प्रस्तावित स्तर पर अनुमान			टीएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के प्रस्तावित स्तर पर अनुमान		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय											
कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार	25641.86	26806.68	29798.77	23210.04	23370.67	26180.58	28641.28	24029.93	27050.73	29712.96	
पत्तन एवं डॉक प्रभार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	12852.39	14341.68	16172.57	15973.29	16501.08	17290.22	18528.88	15970.29	17717.46	18986.73	
रेतवे	3920.87	3722.10	4389.72	4267.80	4267.80	4694.58	5164.04	4267.80	4694.58	5164.04	
संपदा किराया	3954.81	4767.90	6759.93	5414.85	5414.85	5685.59	5969.68	5414.85	5685.59	5969.68	
जोड़ (I):	46368.93	49638.54	57120.99	48865.98	49554.40	53850.97	58504.08	49682.87	55148.36	58833.61	
(II) प्रचालन लागत											
कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार	3781.31	4032.77	5218.52	4132.51	4132.51	4526.23	4962.60	4132.51	4528.23	4962.60	
पत्तन एवं डॉक प्रभार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	9382.30	8069.38	14616.44	15430.61	15430.61	16935.59	16589.16	15430.61	16935.59	18589.16	
रेतवे	1707.00	1643.67	1703.22	1649.58	1763.11	1922.65	2097.30	1649.58	1754.58	1884.22	
संपदा कार्यकलाप	1327.40	1403.77	1473.02	1577.16	1577.16	1732.58	1903.39	1577.16	1732.56	1903.39	
उप जोड़ :	16198.01	15149.59	23011.19	22789.86	22903.39	25119.03	27552.45	22789.86	24960.96	27339.37	
मूल्यवृद्धि	1699.01	1727.36	1769.24	1820.00	1820.00	2053.00	2322.00	1820.00	2053.00	2322.00	
प्रवेष्ट एवं सामान्य उपरिचय	4852.17	5062.06	5183.33	5292.64	5292.64	5663.11	6059.54	5292.64	5663.11	6059.54	
जोड़ (II):	22749.19	21939.01	28963.76	29902.50	30016.03	32835.14	35933.99	29902.50	32677.07	35720.91	
(III) प्रचालन अविशेष (I-II)	23620.74	27699.53	27157.24	18963.48	19538.37	21015.83	22570.09	19780.37	22471.29	24112.70	
(IV) वित्त एवं विविध आय	2277.24	2068.27	3206.00	494.21	1561.81	1633.60	1715.28	494.21	494.21	494.21	
(V) वित्त एवं विविध व्यय	11157.53	9786.69	8130.80	10696.02	11765.57	12353.81	12971.54	10696.02	11288.56	11288.56	
(VI) निवल अविशेष (III+IV-V)	14740.45	19981.11	22232.43	8761.87	9334.61	10295.62	11313.83	10492.87	11678.94	13318.35	
(VII) ब्राज पर व्याज	-	-	-	-	197.19	264.00	264.02	-	-	-	
(VIII) ब्राज-परश निवल अविशेष	14740.45	19981.11	22232.43	8761.87	9137.42	10031.62	11049.81	10492.87	11676.94	13318.35	
(IX) नियोजित पूंजी											
व्यापार परिसंपत्तियां	52845.00	45448.00	41835.60	42190.20	29832.00	41146.00	40645.00	42190.20	46640.70	51921.90	
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	3253.88	3281.46	-	-	-	3281.46	3627.61	4038.37	
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	1394.52	1406.34	-	-	-	1406.34	1554.69	1730.73	
जोड़ (IX):	52845.00	45448.00	46484.00	46878.00	29832.00	41146.00	40645.00	46878.00	51823.00	57891.00	
(X) नियोजित पूंजी पर आय											
व्यापार परिसंपत्तियां	9004.00	7390.30	6275.34	6328.53	4474.80	6171.90	6096.75	6328.53	6996.11	7788.29	
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	240.79	242.83	-	-	-	242.83	268.44	298.84	
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0	-	-	-	0.00	0.00	0.00	
जोड़ (X):	9004.00	7390.30	6516.13	6571.36	4474.80	6171.90	6096.75	6571.36	7264.55	8087.12	
(XI) आय-परश निवल अविशेष	5736.45	12590.81	15716.31	2190.31	4682.62	3859.72	4953.06	3921.51	4412.39	5231.23	
(XII) 2003-04 से 2008-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परश वास्तविक निवल अविशेष का 50%	1730.22							0.00	865.59	864.83	
(XIII) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अविशेष								3921.51	5277.88	6095.86	
(XIV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परश निवल अविशेष	12.37%	25.36%	27.51%	4.46%	9.41%	7.17%	8.47%	7.89%	9.57%	10.19%	
(XV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परश औसत निवल अविशेष		21.75%		4.48%		8.35%		7.89%	9.88%		

टिप्पणी:- ॐ टीएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता डॉक सिस्टम  
समग्र केडीएस से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			ॐ अनुमान	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रभुत्व के प्रस्तावित स्तर पर अनुमान			टीएएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के प्रस्तावित स्तर पर अनुमान		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय										
कार्गो ग्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार	10565.42	10744.84	11783.39	13532.59	13766.23	15296.00	17387.93	13766.23	15296.00	17387.93
पतन एवं डॉक प्रभार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	3009.35	2334.25	3192.29	2702.41	2731.81	2800.26	2868.48	2702.41	2709.66	2773.12
रेलवे	636.99	880.11	870.58	1146.90	1146.90	1261.59	1387.75	1146.90	1261.59	1387.75
संपदा किराया	3697.05	5527.94	7035.84	10223.54	10223.54	10640.00	11001.00	10223.54	10640.00	11001.00
जोड़ (I):	17908.81	18487.14	22882.10	27605.44	27888.48	29997.85	32845.18	27839.08	29907.25	32548.80
(II) प्रचालन लागत										
कार्गो ग्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार	3556.09	3525.99	4732.22	5466.85	5466.85	5476.14	5487.80	5466.85	5476.14	5487.80
पतन एवं डॉक प्रभार (नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए अंशदान को छोड़कर)	5376.96	4681.02	8535.53	5407.28	5407.28	5385.86	5367.40	5407.28	5385.86	5387.40
रेलवे	628.83	755.17	702.48	864.38	914.17	912.93	912.13	864.38	862.51	861.09
संपदा कार्यकलाप	913.37	970.40	1015.91	1023.77	1381.87	1403.77	1426.23	1023.77	985.41	936.89
उप जोड़ :	10475.25	9932.58	14986.15	12762.28	13170.17	13178.70	13193.56	12762.28	12709.92	12653.18
मूल्यह्रास	948.77	794.78	898.09	803.31	803.31	821.74	840.56	803.31	821.74	840.56
प्रक्षेप एवं सामान्य उपरिचय	7156.87	6956.73	7379.27	7475.51	7475.51	7815.52	7503.14	7475.51	7679.60	7503.14
जोड़ (II):	18580.89	17684.07	23283.51	21041.10	21448.99	21815.96	21537.26	21041.10	21211.26	20896.88
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	-672.08	1803.07	-381.41	8564.34	6419.49	8181.89	11107.90	6797.98	8685.99	11552.92
(IV) वित्त एवं विविध आय	1242.73	1518.82	2034.27	929.70	1665.00	1190.00	1190.00	929.70	929.70	929.70
(V) वित्त एवं विविध व्यय	9904.31	9910.56	6673.44	7844.54	6774.98	7438.11	7811.09	7844.54	8437.08	8437.08
(VI) निवल अधिशेष(III+IV-V)	-9333.66	-6588.67	-5220.58	-350.50	1509.51	1933.78	4686.81	-116.86	1188.81	4045.54
(VII) ऋणों पर व्याज	-	-	-	-	276.46	-	-	-	-	-
(VIII) ब्याज-परच निवल अधिशेष	-9333.66	-6588.67	-5220.58	-350.50	1233.05	1933.78	4686.81	-116.86	1188.81	4045.54
(IX) नियोजित पूंजी										
व्यापार परिसंपत्तियां	55008.00	73593.00	16084.80	17674.20	94070.00	94660.00	95006.00	17674.20	17803.80	18669.60
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1251.04	1374.66	-	-	-	1374.66	1384.74	1452.08
सामाजिक यचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	536.16	589.14	-	-	-	589.14	593.46	622.32
जोड़ (IX):	55008.00	73593.00	17672.00	18638.00	94070.00	94660.00	95006.00	19638.00	18782.00	20744.00
(X) नियोजित पूंजी पर आय										
व्यापार परिसंपत्तियां	9372.54	11966.96	2412.72	2651.13	14110.50	14199.00	14250.90	2651.13	2670.57	2800.44
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	92.58	101.72	-	-	-	101.72	102.47	107.45
सामाजिक यचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00
जोड़ (X):	9372.54	11966.96	2505.30	2752.85	14110.50	14199.00	14250.90	2752.85	2773.04	2907.89
(XI) आय-परच निवल अधिशेष	-18706.20	-16555.63	-7725.88	-3103.35	-12677.45	-12265.22	-9564.09	-2869.71	-1584.43	1137.65
(XII) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%	939.78	-	-	-	-	-	-	0.00	489.41	470.37
(XIII) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष	-	-	-	-	-	-	-	-2869.71	-1115.02	1608.01
(XIV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	-104.45%	-95.22%	-33.76%	-11.24%	-48.21%	-40.86%	-29.30%	-10.31%	-3.73%	4.94%
(XV) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष	-	-77.81%	-	-11.24%	-	-38.80%	-	-10.31%	0.81%	-

टिप्पणी: ॐ टीएएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोतकाता डॉक सिस्टम  
कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
कार्गो प्रहस्तन घाटशुल्क	28458.21	28366.71	31427.43	24125.66	26728.52	29576.42
घाट महसूल	16.08	17.44	16.53	25.99	33.41	40.84
लदान/उत्तराई/पुनः ढेर लगाने के लिए प्रभार	223.08	141.31	201.88	198.73	764.38	861.48
कार्गो पर विलंब शुल्क	2430.53	4280.49	3690.52	3249.11	3570.23	3802.53
केन शुल्क	14.86	30.48	25.00	42.99	57.01	62.33
कंटेनर	4359.88	3759.67	4492.77	7083.31	8645.76	10054.90
माल भराई/खाली करना	124.62	68.20	108.89	98.93	116.98	136.41
जहाज संजन	59.45	12.59	40.06	25.00	25.00	25.00
विशेष प्रभार	520.27	874.63	769.87	1233.85	1535.29	1667.30
बीओटी प्रचालकों से रॉयल्टी आय	0.00	0.00	809.20	659.26	870.15	671.68
जोड़ (I):	36206.98	37551.52	41562.18	36742.63	42346.73	47100.89
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजूरी	5450.01	5484.71	7308.25	5433.07	5665.89	5928.19
भंडार	556.99	504.25	710.75	565.04	589.01	614.04
अनुचंगिक लागत	380.63	434.60	543.06	416.99	449.48	484.92
सामान्य व्यय	949.77	1135.20	1388.70	3184.26	3299.99	3423.25
उप जोड़ :	7337.40	7558.76	9950.74	9599.36	10004.37	10450.40
मूल्यहास	769.72	840.07	834.02	937.66	1156.37	1415.16
प्रत्यक्ष एवं सामान्य उपरिव्यय	4132.60	4344.45	4432.61	4464.99	4545.09	4632.24
जोड़ (II):	12239.72	12743.28	15217.37	15002.01	15705.83	16497.80
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	23967.26	24808.24	26364.79	21740.62	26640.90	30603.09
(IV) भित्त एवं विविध आय	1898.12	1552.40	2688.78	388.83	388.83	388.83
(V) भित्त एवं विविध व्यय	9814.20	10471.28	7549.46	8377.70	8970.24	8970.24
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	16051.18	15889.36	21504.09	13751.75	18059.49	22021.68
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	27912.00	22049.00	18718.18	22566.60	26859.60	32729.40
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1455.86	1755.18	2089.08	2545.62
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	623.94	752.22	895.32	1090.98
जोड़ (VII):	27912.00	22049.00	20797.98	25074.00	29844.00	36366.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	4755.79	3585.39	2807.73	3384.99	4028.94	4909.41
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	107.73	129.88	154.59	188.38
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	4755.79	3585.39	2915.46	3514.87	4183.53	5097.79
(IX) आद्य-पक्ष निवल अधिशेष	11295.39	12303.97	18588.63	10236.88	13875.96	16923.89
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आद्य-पक्ष वास्तविक निवल अधिशेष का 50%		1345.30			664.66	680.64
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					14540.62	17604.53
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आद्य-पक्ष निवल अधिशेष	31.20%	32.77%	44.70%	27.86%	34.34%	37.38%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आद्य-पक्ष औसत निवल अधिशेष		36.22%		27.86%	35.86%	

टिप्पणी: ① टीएएमपी द्वारा संग्रहित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

**केन्द्रिय बैंक रिपोर्ट**  
पतन एवं बैंक कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वार्षिक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>(I) प्रचालन आय</b>						
टैरिफ एवं फायलिटिज	8425.16	9323.46	10557.29	10102.20	11126.56	11670.09
बर्थ किराया एवं फ्रिंग	2293.23	2232.80	2704.59	2640.12	3636.05	3862.55
पतन देयताएं	3979.03	4324.96	4946.10	4973.92	4975.02	5331.20
नौवहन कंपनी को जलापूर्ति	251.22	204.82	274.76	268.46	142.95	146.36
विविध प्रभार	217.46	232.80	268.83	255.68	69.01	71.04
नदी तलकपर्षण एवं रख-रखाय के लिए केन्द्रीय सरकार का अंशदान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ड्राई डॉकिंग प्रभार	695.64	357.27	613.26	432.30	475.53	476.61
<b>जोड़ (I):</b>	<b>15861.74</b>	<b>16876.11</b>	<b>19364.86</b>	<b>16672.70</b>	<b>20427.12</b>	<b>21759.85</b>
<b>(II) प्रचालन लागत</b>						
केतन एवं मजूरी	5130.74	4788.32	8413.51	4844.46	4901.37	4973.61
भंडार	911.26	1109.76	1721.93	1049.45	1100.63	1154.13
अनुबंधित लागत	284.36	202.14	408.32	197.46	213.19	230.09
सामान्य व्यय	8432.88	6650.16	12608.21	14746.52	16106.26	17598.73
<b>रुप जोड़ :</b>	<b>14759.26</b>	<b>12750.40</b>	<b>23151.97</b>	<b>20637.89</b>	<b>22321.45</b>	<b>23956.56</b>
मूल्यहास	1572.04	1376.88	1518.22	1370.32	1383.98	1397.92
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	6037.98	5744.36	6139.47	6401.34	6781.31	6902.31
<b>जोड़ (II):</b>	<b>22369.28</b>	<b>19871.64</b>	<b>30809.65</b>	<b>28609.55</b>	<b>30486.74</b>	<b>32256.79</b>
<b>(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)</b>	<b>-6507.54</b>	<b>-3195.53</b>	<b>-11444.79</b>	<b>-9936.85</b>	<b>-10059.62</b>	<b>-10496.94</b>
<b>(IV) वित्त एवं विविध आय</b>	780.72	731.65	1105.21	243.07	243.07	243.07
<b>(V) वित्त एवं विविध व्यय</b>	8574.73	7497.78	5848.88	7468.64	8061.16	8061.16
<b>(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)</b>	<b>-14301.55</b>	<b>-9961.66</b>	<b>-16188.45</b>	<b>-17182.42</b>	<b>-17877.73</b>	<b>-18315.05</b>
<b>(VII) निर्भोजित पूंजी</b>						
व्यापार परिसंपत्तियां	55331.00	71430.00	27050.09	30833.10	30450.60	30223.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	2103.89	2397.88	2368.38	2350.74
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	901.67	1028.02	1015.02	1007.46
<b>जोड़ (VII):</b>	<b>55331.00</b>	<b>71430.00</b>	<b>30055.84</b>	<b>34259.00</b>	<b>33834.00</b>	<b>33582.00</b>
<b>(VIII) निर्भोजित पूंजी पर आय</b>						
व्यापार परिसंपत्तियां	9427.57	11615.23	4057.51	4624.97	4567.59	4533.57
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	155.69	177.44	175.26	173.95
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>जोड़ (VIII):</b>	<b>9427.57</b>	<b>11615.23</b>	<b>4213.20</b>	<b>4802.41</b>	<b>4742.85</b>	<b>4707.52</b>
<b>(IX) आस-परास निवल अधिशेष</b>	<b>-23729.12</b>	<b>-21578.89</b>	<b>-20401.65</b>	<b>-21964.83</b>	<b>-22620.58</b>	<b>-23022.57</b>
<b>(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आस-परास वार्षिक निवल अधिशेष का 50%</b>	635.06				320.62	314.44
<b>(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष</b>					<b>-22299.96</b>	<b>-22708.13</b>
<b>(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आस-परास निवल अधिशेष</b>	<b>-148.80%</b>	<b>-129.39%</b>	<b>-105.35%</b>	<b>-117.63%</b>	<b>-109.17%</b>	<b>-104.36%</b>
<b>(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आस-परास औसत निवल अधिशेष</b>		<b>-128.11%</b>		<b>-117.63%</b>	<b>-108.78%</b>	

टिप्पणी: ① टैरिफबन्धी द्वारा संकुचित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता पत्तन न्यास  
रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
मात बाका एवं कुलाई प्रभार	1913.79	1903.01	2189.84	2221.60	2443.76	2688.14
उत्तराई प्रभार	325.53	407.58	424.04	531.20	584.32	642.75
टर्मिनल प्रभार	2156.62	2040.82	2410.51	2356.30	2594.13	2853.54
वित्तब शुल्क प्रभार	139.12	214.32	201.64	265.80	292.38	321.62
विविध प्रभार	22.80	36.48	34.27	37.80	41.58	45.74
जोड़ (I):	4557.86	4602.21	5260.30	5414.70	5956.17	6551.79
(II) प्रचालन व्यय						
वैतन एवं मजदूरी	1212.14	1244.76	1249.38	1173.50	1227.83	1288.85
भंडार	541.32	326.79	439.46	393.31	412.68	433.01
अनुबंधित लाभ	94.97	123.99	111.44	122.92	132.41	142.78
सामान्य व्यय	467.40	703.30	605.41	824.23	854.17	880.69
उप जोड़ :	2335.83	2398.84	2405.70	2513.96	2627.09	2745.31
मूल्यवृद्धि	204.81	204.24	211.42	211.69	228.50	242.33
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	834.82	858.17	885.12	830.18	856.29	886.90
जोड़ (II):	3375.26	3461.25	3502.23	3555.83	3711.88	3874.54
(III) प्रचालन अक्षिपेक्ष (I-II)	1182.60	1140.96	1758.07	1858.87	2244.29	2677.25
(IV) वित्त एवं विविध आय	342.04	348.46	382.53	210.83	210.83	210.83
(V) वित्त एवं विविध व्यय	2029.17	2268.64	1617.58	2001.95	2001.95	2001.95
(VI) निवल अक्षिपेक्ष (III+IV-V)	-504.53	-779.22	523.01	67.75	453.17	886.13
(VII) निश्चित पुंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	13314.00	13126.00	8695.81	2884.50	3606.30	4141.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	691.89	224.35	280.49	322.14
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	296.53	96.15	120.21	138.06
जोड़ (VII):	13314.00	13126.00	9884.23	3205.00	4007.00	4602.00
(VIII) निश्चित पुंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	2268.51	2134.42	1334.37	432.68	540.95	621.27
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	51.20	16.60	20.76	23.84
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	2268.51	2134.42	1385.57	449.28	561.70	645.11
(IX) आय-परव निवल अक्षिपेक्ष	-2773.04	-2913.64	-862.58	-381.58	-108.53	241.02
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परव वास्तविक निवल अक्षिपेक्ष का 50%		188.18			93.49	94.68
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अक्षिपेक्ष					-15.05	335.70
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परव निवल अक्षिपेक्ष	-1993.27%	-1358.48%	-427.78%	-7.05%	-0.25%	5.12%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परव औसत निवल अक्षिपेक्ष		-1260.18%		-7.05%	2.44%	

टिप्पणी: \* टीएएपी द्वारा संग्रहित प्रयुक्त के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता पत्तन न्यास  
संपदा कार्रकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वार्षिक			● अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
भूमि से किराया	5163.56	7467.06	9558.73	12514.94	13067.74	13560.63
गवन, शेडों और गोदाम से किराया	1350.15	1517.24	2246.35	1886.59	1958.04	2045.44
विविध	1136.15	1311.54	1990.69	1236.86	1299.82	1364.81
जोड़ (I):	7651.86	10295.84	13795.77	15638.39	16325.59	16970.88
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजूरी	332.57	349.18	363.16	346.66	365.76	384.93
भंडार	35.58	37.01	38.64	48.00	50.36	52.84
अनुषंगिक लागत	34.96	42.98	41.77	43.00	46.16	49.59
सामान्य व्यय	1837.66	1945.00	2045.36	2161.27	2255.69	2352.92
उप जोड़ :	2240.77	2374.17	2488.93	2600.93	2717.97	2840.28
मूल्यहास	101.21	100.93	103.68	103.64	105.89	107.15
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	1003.84	1071.81	1105.41	1071.64	1105.54	1141.23
जोड़ (II):	3345.82	3546.91	3898.02	3778.21	3929.40	4088.66
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	4306.04	6748.93	10097.75	11862.18	12396.18	12882.22
(IV) भित्त एवं विविध आय	499.05	954.58	1063.75	581.18	581.18	581.18
(V) भित्त एवं विविध व्यय	643.74	774.41	534.50	692.27	692.27	692.27
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	4161.35	6929.10	10627.00	11751.09	12285.10	12771.13
(VII) निवोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	11296.00	12436.00	3256.33	3580.20	3528.90	3496.50
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	253.28	278.46	274.47	271.95
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	108.54	119.34	117.63	116.55
जोड़ (VII):	11296.00	12436.00	3618.15	3978.00	3921.00	3885.00
(VIII) निवोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	1924.67	2022.22	488.45	537.03	529.34	524.48
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	18.74	20.81	20.31	20.12
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	1924.67	2022.22	507.19	557.84	549.65	544.60
(IX) आय-परव्य निवल अधिशेष	2236.68	4906.88	10119.81	11193.45	11735.46	12226.53
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परव्य वार्षिक निवल अधिशेष का 50%		501.48			258.24	245.24
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					11991.70	12471.77
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परव्य निवल अधिशेष	29.23%	47.66%	73.35%	71.58%	73.45%	73.46%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परव्य औसत निवल अधिशेष		50.08%		71.58%	73.47%	

टिप्पणी:- ● टीएएनबी द्वारा संतुलित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान

हस्तिय डीक काम्पेवस  
कार्गो प्रहस्तन एवं बंढारण से संबन्धित लगत वितरण

(लाख रुपए)

विवरण	वार्षिक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
कार्गो प्रहस्तन एवं बंढारण	24889.76	24482.38	27307.65	21100.76	24205.58	26866.26
कार्गो पर वित्तिय शुल्क	752.08	2324.30	1681.92	1450.00	1975.00	1975.00
बीजोपीटी प्रचालन से संयुक्ती आय का 50%	0.00	0.00	809.20	659.26	870.15	671.68
जोड़ (I):	25641.86	26806.68	29798.77	23210.04	27050.73	29712.96
(II) प्रचालन लगत						
केतन एवं मजदूरी	2750.00	2761.53	3684.36	2845.67	3130.24	3443.25
बंढार	390.77	328.37	482.11	350.84	368.38	386.79
अनुबन्धित लागत	198.90	280.77	316.91	285.27	313.82	345.19
सामान्य व्यय	441.64	662.10	733.14	650.73	715.79	787.37
रुप जोड़ :	3761.31	4032.77	5216.52	4132.51	4528.23	4962.60
मूल्यह्रास	588.80	635.07	632.56	752.00	967.00	1222.00
प्रबन्ध एवं सामान्य उपरिव्यय	1165.40	1289.94	1282.89	954.97	1020.89	1092.35
जोड़ (II):	5535.51	5957.78	7133.87	5839.48	6518.12	7278.95
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	20106.35	20848.90	22664.80	17370.56	20534.81	22438.01
(IV) कित एवं विविध आय	1174.90	1043.70	1756.16	123.77	123.77	123.77
(V) कित एवं विविध व्यय	5828.81	5997.73	4615.27	4845.54	5141.81	5141.81
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	15452.44	15894.87	19805.71	12548.78	15518.57	17417.97
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	22173.00	14911.00	15964.46	18908.10	23503.50	29127.60
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1241.68	1470.63	1828.05	2265.46
सामाजिक वधनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	532.15	630.27	783.45	970.92
जोड़ (VII):	22173.00	14911.00	17738.29	21009.00	26115.00	32364.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	3777.95	2424.68	2394.67	2836.22	3525.53	4369.14
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	91.88	108.83	135.28	167.65
सामाजिक वधनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	3777.95	2424.68	2486.55	2945.04	3660.80	4536.79
(IX) आर-परच निवल अधिशेष	11874.49	13470.19	17319.18	9703.75	11855.77	12881.18
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आर-परच वार्षिक निवल अधिशेष का 50%		853.95			424.58	429.37
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					12280.35	13310.55
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आर-परच निवल अधिशेष	45.53%	50.25%	58.12%	41.81%	45.40%	44.80%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आर-परच औसत निवल अधिशेष		51.30%		41.81%	45.10%	

टिप्पणी:- ② टीएमपी द्वारा संतुलित प्रमुक्त के विद्यमान स्तर पर अनुमान



हस्तिय बैंक कार्यक्रम  
फतन एवं बैंक कार्यक्रम से संबंधित लागत विवरण

(ताम्र रूपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2007-08	2008-09
<b>(I) प्रचालन आय</b>						
टैरेज एवं पायलिटिज	7177.96	8299.32	9195.48	8947.68	9988.49	10696.09
बर्थ किराया एवं मूविंग	1859.20	1851.61	2213.73	2210.41	3231.71	3446.18
पत्तन देयताएं	3436.09	3843.70	4329.04	4431.40	4429.24	4771.24
नौवहन कंपनी को जलापूर्ति	228.90	176.08	243.29	192.92	68.02	73.24
विशेष प्रभार	150.24	171.15	191.02	187.88	0.00	0.00
नदी तलकर्मण एवं रख-रखाव के लिए केन्द्रीय सरकार का अंशदान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ड्राई डॉकिंग प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>जोड़ (I):</b>	<b>12852.39</b>	<b>14341.86</b>	<b>16172.57</b>	<b>15970.29</b>	<b>17717.46</b>	<b>18966.73</b>
<b>(II) प्रचालन लागत</b>						
वेतन एवं मजदूरी	1163.56	1194.74	1988.38	1374.06	1511.48	1662.62
भंडार	620.68	659.12	1080.42	761.72	799.80	839.80
अनुषंगिक लागत	75.90	91.77	142.23	103.39	113.73	125.10
सामान्य व्यय	7522.16	6123.75	11405.40	13191.44	14510.58	15961.64
उप जोड़ :	9382.30	8069.38	14616.44	15430.61	16935.59	18589.16
मूल्यहास	855.15	837.25	874.02	806.00	806.00	806.00
प्रबंध एवं सामान्य उपरिग्रह्य	2835.11	2842.59	2949.26	3565.78	3818.15	4085.43
<b>जोड़ (II):</b>	<b>13072.56</b>	<b>11749.22</b>	<b>18439.72</b>	<b>19802.39</b>	<b>21559.74</b>	<b>23480.59</b>
<b>(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)</b>	<b>-220.17</b>	<b>2592.64</b>	<b>-2267.15</b>	<b>-3832.10</b>	<b>-3842.28</b>	<b>-4493.86</b>
<b>(IV) वित्त एवं विशिष्ट आय</b>	632.26	461.90	803.05	60.30	60.30	60.30
<b>(V) वित्त एवं विशिष्ट व्यय</b>	3495.55	3100.16	2561.46	3909.26	4205.53	4205.53
<b>(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)</b>	<b>-3083.46</b>	<b>-45.82</b>	<b>-1596.26</b>	<b>-7681.06</b>	<b>-7987.51</b>	<b>-8639.09</b>
<b>(VII) नियोजित पूंजी</b>						
व्यापार परिसंपत्तियां	13728.00	15607.00	15880.80	17932.50	17113.50	16292.70
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1235.17	1394.50	1331.05	1267.21
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	529.36	598.00	570.45	543.09
<b>जोड़ (VII):</b>	<b>13728.00</b>	<b>15607.00</b>	<b>17645.33</b>	<b>19925.00</b>	<b>19015.00</b>	<b>18103.00</b>
<b>(VIII) नियोजित पूंजी पर आय</b>						
व्यापार परिसंपत्तियां	2339.05	2537.85	2382.12	2689.88	2567.03	2443.91
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	91.40	103.19	98.50	93.77
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>जोड़ (VIII):</b>	<b>2339.05</b>	<b>2537.85</b>	<b>2473.52</b>	<b>2793.07</b>	<b>2665.52</b>	<b>2537.68</b>
<b>(IX) आक-पश्च निवल अधिशेष</b>	<b>-5422.51</b>	<b>-2583.47</b>	<b>-4069.80</b>	<b>-10474.13</b>	<b>-10653.03</b>	<b>-11176.77</b>
<b>(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आक-पश्च वास्तविक निवल अधिशेष का 50%</b>		552.48			276.09	274.37
<b>(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष</b>					-10374.95	-10902.40
<b>(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आक-पश्च निवल अधिशेष</b>	-42.19%	-19.01%	-25.18%	-65.59%	-58.56%	-57.42%
<b>(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आक-पश्च औसत निवल अधिशेष</b>		-28.46%		-65.59%	-57.99%	

टिप्पणी: @ टीएएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

हृदिय ऑक काम्पेक्स  
रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
माल भाड़ा एवं दुकानें प्रभार	1827.19	1752.12	2056.04	2025.00	2227.50	2450.25
उत्तराई प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
टर्मिनल प्रभार	2017.32	1857.93	2224.86	2120.00	2332.00	2565.20
वित्तब शुल्क प्रभार	53.56	75.57	74.54	85.00	93.50	102.85
विविध प्रभार	22.80	36.48	34.27	37.80	41.58	45.74
जोड़ (I):	3920.87	3722.10	4389.72	4267.80	4694.58	5164.04
(II) प्रचालन लागत						
येतन एवं मजदूरी	729.89	696.60	725.05	648.28	713.11	784.42
मंडार	534.17	320.65	432.63	335.47	352.24	369.86
अनुषंगिक लाभ	55.20	75.78	66.80	82.87	91.16	100.27
सामान्य व्यय	387.74	550.64	478.73	582.96	608.07	629.67
उप जोड़ :	1707.00	1643.67	1703.22	1649.58	1764.58	1884.22
मूल्यहास	165.93	165.91	171.36	171.00	187.00	200.00
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	479.10	501.02	512.41	407.43	433.46	463.81
जोड़ (II):	2352.03	2310.60	2386.99	2228.01	2385.04	2548.03
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	1568.84	1411.50	2002.73	2039.79	2309.54	2616.01
(IV) वित्त एवं विविध आय	148.50	246.68	295.72	133.99	133.99	133.99
(V) वित्त एवं विविध व्यय	1424.74	1486.52	1136.63	1435.87	1435.87	1435.87
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	292.80	171.66	1181.83	737.91	1007.66	1314.13
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	10500.00	9471.00	6965.63	2008.80	2731.50	3259.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	541.77	156.24	212.45	253.54
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	232.19	66.96	91.05	108.66
जोड़ (VII):	10500.00	9471.00	7739.59	2232.00	3035.00	3622.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	1789.04	1540.08	1044.84	301.32	409.73	488.97
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	40.09	11.56	15.72	18.76
सामाजिक यजनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	1789.04	1540.08	1084.94	312.88	425.45	507.73
(IX) आय-परच निवल अधिशेष	-1496.44	-1368.42	76.89	425.03	582.21	806.40
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वास्तविक निवल अधिशेष का 50%		148.31			73.68	74.82
XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					655.90	881.02
XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अधिशेष	-38.17%	-36.76%	1.75%	9.96%	13.97%	17.06%
XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अधिशेष		-24.39%		9.96%	15.52%	

टिप्पणी:- \* टीएमपी द्वारा संतुष्टि प्रशुल्क के विद्यमान स्तर पर अनुमान

हस्तिया बैंक कम्पैक्ट  
संपदा कार्यक्रम से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
भूमि से किराया	3171.00	3725.00	5281.30	4340.70	4557.74	4785.63
भवन, शेडों और गोदाम से किराया	36.81	39.54	56.06	45.75	48.04	50.44
विविध	747.20	1003.36	1422.56	1028.40	1079.82	1133.81
जोड़ (I):	3954.81	4767.90	6759.93	5414.85	5685.59	5969.88
(II) प्रचालन लागत						
पेटन एवं मजूरी	192.83	195.23	204.86	200.63	220.69	242.76
बंदार	34.86	35.88	37.65	46.27	48.58	51.01
अनुषंगिक लाभ	22.09	23.04	24.18	26.55	29.21	32.13
सामान्य व्यय	1077.62	1149.62	1206.33	1303.71	1434.08	1577.49
उप जोड़ :	1327.40	1403.77	1473.02	1577.16	1732.56	1903.39
मूल्यवृद्धि	89.13	89.13	91.29	91.00	93.00	94.00
प्रकाश एवं सामान्य उपरिव्यय	372.56	428.51	438.78	364.46	390.61	417.95
जोड़ (II):	1789.09	1921.41	2003.08	2032.62	2216.17	2415.34
(III) प्रचालन अविशेष (I-II)	2185.72	2846.49	4756.95	3382.23	3469.42	3554.54
(IV) वित्त एवं विविध आय	150.78	315.99	351.04	176.15	176.15	176.15
(V) वित्त एवं विविध व्यय	408.43	517.14	363.64	505.35	505.35	505.35
(VI) निवल अविशेष (III+IV-V)	1908.07	2645.34	4744.25	3053.03	3140.22	3225.34
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	6444.00	5459.00	3024.71	3340.80	3292.20	3241.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	235.26	259.84	256.06	252.14
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	100.82	111.36	109.74	108.06
जोड़ (VII):	6444.00	5459.00	3360.79	3712.00	3658.00	3602.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	1097.96	887.69	453.71	501.12	493.83	486.27
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	17.41	19.23	18.95	18.66
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	1097.96	887.69	471.12	520.35	512.78	504.93
(IX) आक-परच निवल अविशेष	810.11	1757.65	4273.14	2532.68	2827.44	2720.41
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आक-परच वास्तविक निवल अविशेष का 50%		175.51			89.24	86.27
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अविशेष					2716.68	2806.68
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आक-परच निवल अविशेष	20.46%	36.86%	63.21%	48.77%	47.78%	47.01%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आक-परच औसत निवल अविशेष		40.19%		46.77%	47.40%	

टिप्पणी: ① टीएचपी द्वारा संग्रहित प्रमुख के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता डॉक सिस्टम  
कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण से संबंधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वार्षिक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
कार्गो प्रहस्तन घाटशुल्क	3568.43	3884.33	4119.78	3024.88	2522.94	2712.14
घाट महसूल	16.08	17.44	18.53	25.99	33.41	40.84
लदान/उताराई/पुन. डेर लगाने के लिए प्रभार	223.06	141.31	201.88	198.73	764.38	861.48
कार्गो पर शिर्षक शुल्क	1678.45	1956.19	2008.60	1799.11	1595.23	1827.53
केन शुल्क	14.86	30.48	25.00	42.99	57.01	62.33
कंटेनर	4359.88	3759.67	4492.77	7083.31	8645.76	10054.90
मात भराई/खाली करना	124.62	68.20	106.89	98.93	116.98	136.41
जहाज बंजन	59.45	12.59	40.06	25.00	25.00	25.00
विधिव प्रभार	520.57	674.63	769.87	1233.65	1535.29	1667.30
जोड़ (I):	10565.42	10744.84	11783.39	13532.59	15296.00	17387.93
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं भजुरी	2700.01	2723.18	3623.89	2587.40	2535.65	2484.94
भंडार	166.22	175.88	228.62	214.20	220.63	227.25
अनुबंधित लाभ	181.73	153.83	224.14	131.72	135.66	139.73
सामान्य व्यय	508.13	473.10	655.57	2533.53	2584.20	2635.88
उप जोड़ :	3556.09	3525.99	4732.22	5466.85	5476.14	5487.80
मूल्यहास	180.92	205.00	201.45	185.66	189.37	193.16
प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय	2967.20	3054.51	3149.72	3510.02	3578.68	3539.89
जोड़ (II):	6704.21	6785.50	8083.40	9162.53	9244.19	9220.95
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	3861.21	3959.34	3699.99	4370.06	6051.81	8167.08
(IV) वित्त एवं विविध आय	723.22	508.70	932.60	265.06	265.06	265.06
(V) वित्त एवं विविध व्यय	3985.39	4473.55	2934.21	3532.16	3828.43	3828.43
(VI) निवल अधिशेष(III+IV-V)	599.04	-5.51	1698.38	1102.96	2488.44	4603.71
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	5739.00	7138.00	2753.72	3658.50	3356.10	3601.80
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	214.18	284.55	261.03	280.14
सामाजिक यचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	91.79	121.95	111.87	120.06
जोड़ (VII):	5739.00	7138.00	3059.69	4065.00	3729.00	4002.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	977.84	1160.71	413.06	548.78	503.42	540.27
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	15.85	21.06	19.32	20.73
सामाजिक यचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	977.84	1160.71	428.91	569.93	522.73	561.00
(IX) आय-पक्ष नियत अधिशेष	-379.80	-1166.22	1289.47	533.13	1965.71	4042.71
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-पक्ष वार्षिक निवल अधिशेष का 50%		491.35			240.08	251.27
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष					2205.79	4293.88
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-पक्ष निवल अधिशेष	-3.59%	-10.65%	10.77%	3.94%	14.42%	24.70%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-पक्ष औसत निवल अधिशेष		-1.22%		3.94%	19.58%	

टिप्पणी: \* टीएएमपी द्वारा संगुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

प्रचालन और निर्यात  
केन्द्रीय बैंक विवरण के संक्षिप्त सारांश

(लक्ष रुपए)

विवरण	वर्षावधि	● अनुमान	समाप्ति पर पर अनुमान			
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
टॉयलेज एवं पायलिटिज	1247.20	1024.14	1361.81	1154.52	1140.07	1174.00
बर्थ किराया एवं भुरिंग	434.03	361.19	490.86	429.71	404.34	416.39
पत्तन देयताएं	542.94	481.26	617.06	542.52	545.78	559.96
नौवहन कंपनी को जलापूर्ति	22.32	28.74	31.49	75.58	74.93	75.12
विविध प्रभार	67.22	61.65	77.81	67.80	68.01	71.04
नदी उत्तराकरण एवं रख-रखाव के लिए केन्द्रीय सरकार का अनुदान	0.00	0.00	0.00	9.00	0.00	0.00
ड्राई डॉकिंग प्रभार	695.64	357.27	613.26	432.30	475.53	476.61
जोड़ (I):	3009.35	2334.25	3192.20	2702.41	2709.66	2773.12
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजदूरी	3967.18	3593.58	6425.13	3470.40	3389.89	3310.99
भंडार	290.60	450.64	641.51	287.73	300.83	314.33
अनुसंधानिक लागत	208.46	110.37	266.08	94.07	99.46	104.99
सामान्य व्यय	910.72	526.43	1202.81	1555.08	1595.68	1837.09
उप जोड़ :	5376.96	4861.02	8535.53	5407.28	5385.86	5367.40
भूतलगाव	716.89	539.63	644.19	564.32	577.98	591.92
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	3202.87	2901.77	3190.21	2835.56	2963.16	2818.88
जोड़ (II):	9296.72	8122.42	12369.93	8807.16	8927.08	8776.20
(III) प्रचालन अवशिष्ट (I-II)	-6287.37	-5788.17	-9177.84	-6104.75	-6217.34	-6003.08
(IV) वित्त एवं विविध आय	148.46	269.75	302.18	182.77	182.77	182.77
(V) वित्त एवं विविध व्यय	5079.18	4397.62	3287.42	3559.38	3855.65	3855.65
(VI) निवल अवशिष्ट (III+IV-V)	-11218.06	-8991.04	-12162.90	-9481.36	-8990.22	-9675.96
(VII) निर्यात पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	41603.00	55823.00	11189.29	12900.60	13337.10	13931.10
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	868.72	1003.38	1037.33	1083.53
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	372.31	430.02	444.57	464.37
जोड़ (VII):	41603.00	56823.00	12410.32	14334.00	14819.00	15479.00
(VIII) निर्यात पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	7088.53	9077.38	1675.39	1935.09	2000.57	2089.87
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	64.29	74.25	78.78	80.18
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	7088.53	9077.38	1739.68	2009.34	2079.35	2169.85
(IX) आय-परच निवल अवशिष्ट	-18306.62	-18993.42	-13902.57	-11469.70	-11967.55	-11845.81
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वार्षिक निवल अवशिष्ट का 50%		62.60			42.53	40.07
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अवशिष्ट					-11925.02	-11805.73
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अवशिष्ट	-606.32%	-813.68%	-435.50%	-425.20%	-440.09%	-425.72%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अवशिष्ट		-619.17%		-425.20%	-432.91%	

टिप्पणी: ● टीएएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

कोलकाता बैंक सिस्टम  
रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लगत विवरण

(लाख रुपए)

विवरण	वास्तविक			अनुमान	प्रस्तावित स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचलन आय						
मात नामा एवं बुलाई प्रचार	86.60	150.89	133.81	196.60	216.26	237.89
उत्तराई प्रचार	325.53	407.58	424.04	531.20	584.32	642.75
टर्मिनल प्रचार	139.30	182.89	185.65	238.30	262.13	288.34
वित्तब शुल्क प्रचार	85.56	138.75	127.09	180.80	198.88	218.77
विविध प्रचार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (I):	636.89	680.11	670.58	1146.90	1261.59	1387.75
(II) प्रचलन व्यय						
देतन एवं मजदूरी	482.25	548.16	524.33	525.22	514.72	504.43
भंडार	7.15	6.14	6.85	57.84	60.44	63.15
अनुसंधान लाग	39.77	48.21	44.64	40.06	41.25	42.49
सामान्य व्यय	99.66	152.66	126.67	241.27	246.10	251.02
रूप जोड़ :						
मूल्यवृद्धि	628.83	755.17	702.48	864.38	862.51	861.09
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	355.52	357.15	372.71	422.75	422.83	423.09
जोड़ (II):	1023.23	1150.65	1115.25	1327.82	1328.84	1326.51
(III) प्रचलन अविशेष (I-II)	-386.24	-270.54	-244.67	-180.92	-65.25	61.24
(IV) वित्त एवं विविध आय	22.78	101.78	86.81	76.84	76.84	76.84
(V) वित्त एवं विविध व्यय	604.43	782.12	460.95	566.08	566.08	566.08
(VI) निवल अविशेष (III+IV-V)	-967.69	-950.88	-638.61	-670.16	-554.48	-428.00
(VII) निश्चित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	2814.00	3655.00	1930.18	875.70	874.80	882.00
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	150.12	68.11	68.04	68.60
सांभाजिक यधनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	64.34	29.19	29.16	29.40
जोड़ (VII):	2814.00	3655.00	2144.64	973.00	972.00	980.00
(VIII) निश्चित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	479.46	594.34	289.53	131.36	131.22	132.30
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	11.11	5.04	5.03	5.08
सांभाजिक यधनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	478.48	584.34	300.64	136.40	136.25	137.38
(IX) आय-परच निवल अविशेष	-1447.35	-1545.22	-939.45	-806.56	-680.74	-565.38
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-परच वास्तविक निवल अविशेष का 50%		39.66			19.80	20.05
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अविशेष					-670.94	-545.32
(XII) प्रचलन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच निवल अविशेष	-227.22%	-175.57%	-107.91%	-70.32%	-53.18%	-39.30%
(XIII) प्रचलन आय के प्रतिशत के रूप में आय-परच औसत निवल अविशेष		-170.23%		-70.32%	-46.24%	

टिप्पणी:- ① टीएएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

केसकला बैंक सिस्टम  
संपदा कार्यकल्प से संबंधित तागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	वार्षिक			० अनुमान	प्रस्तुत स्तर पर अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(I) प्रचालन आय						
भूमि से किराया	1992.56	3742.06	4277.42	8174.24	8510.00	8775.00
भवन, रोडो और गोदाम से किराया	1313.54	1477.70	2190.29	1840.84	1910.00	1995.00
विविध	390.95	308.18	568.13	208.46	220.00	231.00
जोड़ (I):	3697.05	5527.94	7035.84	10223.54	10640.00	11001.00
(II) प्रचालन लागत						
वेतन एवं मजदूरी	139.74	153.95	158.30	148.03	145.07	142.17
भंडार	0.72	1.13	0.99	1.73	1.78	1.83
अनुषंगिक लागत	12.87	19.94	17.60	16.45	18.95	17.46
सामान्य व्यय	760.04	795.38	839.03	857.56	821.81	775.43
उप जोड़ :	913.37	970.40	1015.91	1023.77	985.41	936.89
मूल्यहास	12.08	11.80	12.38	12.64	12.89	13.15
प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	631.28	643.30	666.64	707.18	714.93	723.28
जोड़ (II):	1558.73	1625.50	1694.93	1743.59	1713.23	1673.32
(III) प्रचालन अधिशेष (I-II)	2140.32	3902.44	5340.91	8479.95	8926.77	9327.68
(IV) वित्त एवं विनिवेश आय	348.27	638.59	712.70	405.03	405.03	405.03
(V) वित्त एवं विनिवेश व्यय	235.31	257.27	170.87	186.92	186.92	186.92
(VI) निवल अधिशेष (III+IV-V)	2253.28	4283.76	5882.75	8698.06	9144.88	9545.79
(VII) नियोजित पूंजी						
व्यापार परिसंपत्तियां	4852.00	6977.00	231.62	239.40	236.70	254.70
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	18.02	18.62	16.41	19.81
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	7.72	7.98	7.89	8.49
जोड़ (VII):	4852.00	6977.00	257.36	266.00	263.00	283.00
(VIII) नियोजित पूंजी पर आय						
व्यापार परिसंपत्तियां	826.71	1134.53	34.74	35.91	35.51	38.21
व्यापार संबद्ध परिसंपत्तियां	-	-	1.33	1.38	1.36	1.47
सामाजिक वचनबद्धता परिसंपत्तियां	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़ (VIII):	826.71	1134.53	36.08	37.29	36.87	39.67
(IX) आय-पश्च निवल अधिशेष	1426.57	3149.23	5846.67	8660.77	9108.01	9506.12
(X) 2003-04 से 2006-07 तक केओपीटी द्वारा अर्जित आय-पश्च वास्तविक निवल अधिशेष का 50%		325.97			167.00	158.97
(XI) केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अधिशेष				8660.77	9275.01	9665.00
(XII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-पश्च निवल अधिशेष	38.59%	56.97%	83.10%	84.71%	97.17%	97.86%
(XIII) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में आय-पश्च औसत निवल अधिशेष		59.55%		84.71%	87.51%	

टिप्पणी:- ० टीएएमपी द्वारा संतुलित प्रभुत्व के विद्यमान स्तर पर अनुमान

## अनुबंध-III

## कोलकाता पत्तन न्यास

## दरों का मान

## सामान्य

## एस.1 संक्षिप्त शीर्षक और लागू होना :

यहां उल्लिखित महसूलों, देयताओं और दरें कोलकाता पत्तन न्यास का 'दरों का मान' कहलाएंगे और ये प्रभार कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा दरों के मान के प्रावधानों के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

## एस.2 परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) निर्यातों के संबंध में 'मूल्यानुसार' का अभिप्राय पोतलदान बिल पर सीमाशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत निर्यातों का नौतल पर्यन्त निःशुल्क (एफओबी) मूल्य होगा।
- (ii) आयातों के संबंध में 'मूल्यानुसार' का अभिप्राय प्रविष्टि बिल पर सीमाशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत आयातों का लागत, बीमा और भाड़ा (सीआईएफ) मूल्य होगा।
- (iii) 'बोर्ड' का अभिप्राय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में उल्लिखित इसके अर्थ के समान होगा।
- (iv) 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (v) कोलकाता गोदी प्रणाली के संबंध में 'दिवस' का अभिप्राय किसी दिना 6.30 बजे प्रातः से आरंभ होकर अगले दिन 6.30 बजे प्रातः समाप्त होने वाली अवधि से होगा। हल्दिया गोदी प्रणाली में 'दिवस' का अभिप्राय किसी दिन 6.00 बजे प्रातः से आरंभ होकर अगले दिन 6.00 बजे प्रातः समाप्त होने वाली अवधि से होगा।
- (vi) 'विलंब शुल्क' का अभिप्राय दरों के मान में यथा निर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से आगे पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से होगा और इसमें लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन प्रयोक्ता को आवंटित क्षेत्र में रखा कार्गो शामिल नहीं होगा।
- (vii) 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत, अंतर्देशीय पोत, नौका और फ्लेट से भिन्न किसी अन्य पोत से होगा।
- (viii) 'पूरा लदा हुआ कंटेनर (एफसीएल)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से होगा, जिसमें केवल एक आयातक/निर्यातक का कार्गो लदा हुआ है।
- (ix) 'हल्दिया गोदी काम्प्लेक्स (एचडीसी)' का अभिप्राय हल्दिया स्थित ऑयल जेट्टी, अन्य जेट्टियों, घाटों, बर्थों और हल्दिया लंगरगाह में नदी नौबंद से होगा।
- (x) 'खतरनाक-1' का अभिप्राय बोर्ड द्वारा समय-समय पर अपनाई गई खतरनाक कार्गो की सूची में खतरनाक-1 के रूप में वर्गीकृत कार्गो से होगा।
- (xi) 'आईडब्ल्यूटी कार्गो/आईडब्ल्यूटी कंटेनर' का अभिप्राय अंतर्देशीय जलमार्ग के माध्यम से अंतर्देशीय पोत/बजरे/नौका/फ्लेट द्वारा वहन किए जाने वाले कार्गो/कंटेनर से होगा।
- (xii) 'अंतर्देशीय पोत' का अभिप्राय अंतर्देशीय पोत अधिनियम, 1917 के उपबंध के अधीन पंजीकृत किसी पोत से होगा।
- (xiii) 'कोलकाता गोदी प्रणाली (केडीएस)' का अभिप्राय नेताजी सुभाष डॉक, खिदरपुर डॉक, सैंडहेड, सागर, नदी लंगरगाह, नदी नौबंद, बज-बज पेट्रोलियम घाट, अंतर्देशीय पोत घाट और विशेषकर हल्दिया गोदी काम्प्लेक्स के अधीन वाले को छोड़कर कोलकाता पत्तन न्यास के सभी अन्य संस्थापन।
- (xiv) 'कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)' का अभिप्राय निगम संस्था से होगा और इसमें कोलकाता गोदी प्रणाली तथा हल्दिया काम्प्लेक्स शामिल होंगे।
- (xv) 'कंटेनर भार से कम (एलसीएल)' का अभिप्राय एक से अधिक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाले कंटेनर से होगा।
- (xvi) 'माल बोट से उतारे कार्गो/माल बोट से उतारे कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कार्गो/कंटेनर से होगा, जिसे कोई विदेशगामी पोत/तटीय पोत किसी छोटे पोत से किसी नदी लंगरगाह/नौबंद/वास्तविक जेट्टी/सैंडहेड से/में उतारा/लादता है।
- (xvii) 'महौना' का अभिप्राय जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो, अवकाशों सहित 30 लगातार कैलेंडर दिवसों से होगा।
- (xviii) 'नौतल पर प्रहस्तन प्रभार' का अभिप्राय लदान/उतराई प्रचालन के लिए मानवशक्ति की आपूर्ति के रूप में पत्तन द्वारा पोत पर सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गो/पण्यवस्तु/सामग्री/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार से होगा।



- (xix) 'दूसरी ओर प्रेषण/पोतलदान' का अभिप्राय प्रेषण/पोतलदान प्रचालन के समय घाट से गुजरे बिना पोत से/में कार्गो की उतराई/लदान के प्रचालन से होगा ।
- (xx) 'तट प्रहस्तन प्रभार' का अभिप्राय हुक स्थल से स्टेकिंग स्थल तक कार्गो की ढुलाई, उसे स्टेकिंग स्थल में उतारने और बाद में सुपुर्दगी के लिए लदान करने अथवा विलोमतः के लिए श्रमिक और/अथवा उपस्कर की आपूर्ति के रूप में पत्तन द्वारा तट पर सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गो/पण्यवस्तु/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार से होगा तथा इसमें वैगन टिप्पलर द्वारा वैगन की टिप्पलिंग के लिए भी प्रभार शामिल होगा ।
- (xxi) 'शट-आउट' कार्गो का अभिप्राय पत्तन में रह गए ऐसे निर्यात कार्गो से होगा जिसका पत्तन परिसर में प्राप्त होने पर पोत के नीतल पर लदान नहीं किया जा सकता है ।
- (xxii) 'टीइयू' का अभिप्राय कंटेनर की बीस फुट समान इकाई से होगा ।
- (xxiii) 'पोतांतरण' का अभिप्राय अन्य पत्तन गंतव्य के लिए समुद्र में जाने वाले पोत/बार्ज से समुद्र में जाने वाले अन्य पोत/बार्ज में कार्गो/कंटेनर के अंतरण से होगा ।
- (xxiv) 'घाट शुल्क' का अभिप्राय पत्तन की सीमा और पहुंच के भीतर उतरे अथवा पोतलदान किए गए अथवा पत्तन के घोषित उतराई चरण के माध्यम से गुजरे सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली योग्य बुनियादी देयताओं से होगा, चाहे पत्तन द्वारा कुली की मजदूरी प्रदान की गई हो या नहीं और इसमें जहां आवश्यक हो तट पर हुकिंग/हुकिंग से हटाने का प्रचालन शामिल होगा ।
- (xxv) 'सप्ताह' का अभिप्राय अवकाशों सहित सात लगातार कैलेंडर दिवसों से होगा ।

### एस.3. आकलन के सामान्य सिद्धांत

- (i) प्रभार्य न्यूनतम वजन/माप 1 टन/1 सीबीएम होगा, यद्यपि सकल वजन/माप 1 टन/1 सीबीएम से कम हो सकता है । उस मामले, जहां प्रभार वजन के आधार पर है और सकल वजन 100 कि०ग्रा० का यथार्थ गुणक नहीं है, में उसे 100 कि०ग्रा० के अगले उच्चतर गुणक तक पूर्णांकित किया जाएगा । जहां सकल सीबीएम में दशमलव शामिल है, वहां पर उसे सीबीएम की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई तक पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (ii) भार को छोड़कर किसी अवधि/इकाई के लिए लागू दरें उस अवधि/इकाई के भाग के लिए भी लागू होंगी ।
- (iii) जब तक अन्यथा निर्दिष्ट नहीं हो, अगर पोत द्वारा पोत से/में कार्गो/कंटेनर की उतराई/पोतलदान अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए पत्तन का उपस्कर बुक किया जाता है तो पोत के एजेंट/स्वामी पर खण्ड 17.1 में यथा निर्दिष्ट उपस्कर किराया प्रभार लगाया जाएगा ।
- (iv) कार्गो-संबद्ध प्रभार केवल उसे, जहां अन्यथा निर्दिष्ट हो अथवा उन मामलों में जहां पोत स्वामी/स्टीमर एजेंट ऐसा प्रभार अदा करने की सहमति देता है, को छोड़कर कार्गो के स्वामियों अथवा उनके निकासी और अग्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंटों पर लगाया जाएगा ।
- (v) आईसीडी/सीमाशुल्क अधिसूचित सीएफएस से/को कंटेनरों को छोड़कर, एफसीएल कंटेनर के मामले में पोत पर (उपस्कर, अगर कोई हो, के प्रयोग के लिए भी), तट प्रहस्तन और उसपर भंडारण प्रभार सहित कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो से संबद्ध प्रभार कार्गो के स्वामी अथवा उसे निकासी और अग्रेषण एजेंट/प्रहस्तन एजेंट पर लगाए जाएंगे । तथापि, पत्तन ऐसे प्रभार कंटेनर एजेंट/मैन लाइन आपरेटर (एमएलओ) से वसूल कर सकता है, यदि कंटेनर एजेंट/मैनलाइन आपरेटर (एमएलओ) कंटेनर की सुपुर्दगी/पोतलदान की व्यवस्था कर रहे आयातक/निर्यातक की अनुपस्थिति में एफसीएल कंटेनर को खाली करने के लिए आवेदन देता है ।
- एलसीएल कंटेनर, खाली कंटेनर और आईसीडी/सीमाशुल्क अधिसूचित सीएफएस से/को कंटेनर के मामले में, पोत पर (उपस्कर, अगर कोई हो, के प्रयोग के लिए भी), तट प्रहस्तन और उसपर भंडारण प्रभार सहित कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो से संबद्ध प्रभार कंटेनर एजेंट/मैन लाइन आपरेटर (एमएलओ) पर लगाए जाएंगे ।
- तथापि, खाली करने अथवा लदान करने के पूर्व, कार्गो-संबद्ध प्रभार, अगर कोई हो, कार्गो के स्वामी अथवा उसके निकासी और अग्रेषण एजेंट/प्रहस्तन एजेंट पर लगाए जाएंगे ।
- (vi) कंटेनरों पर भंडारण प्रभार अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए गए हैं । तथापि, ऐसे मामले में प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक की संदर्भ दरों पर भारतीय रुपए में अमरीकी मुद्रा को रूपांतरित करने के बाद भारतीय रुपए में वसूल किए जाएंगे । पत्तन की सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख को विद्यमान विनिमय दर को ऐसे रूपांतरण के लिए तारीख माना जाएगा ।
- तथापि, अगर पोतलदान के लिए प्राप्त कंटेनर बाद में पोत लदान किए बिना गोदी से हटाया जाता है तो पत्तन परिसर में ऐसे कंटेनर के लिए प्रवेश की तारीख को इस प्रयोजन के लिए तारीख माना जाएगा ।
- (vii) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे । जहां भी दरें अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, वहां प्रभार अमरीकी मुद्रा के भारतीय रिजर्व बैंक की संदर्भ दर पर भारतीय रुपए में रूपांतरण के बाद भारतीय रुपए में वसूल किया जाएगा । पत्तन की सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे रूपांतरण की तारीख मानी जाएगी ।
- (ख) अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर-संबद्ध प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनरों के पत्तन में आगमन की तारीख को मौजूद बाजार क्रय दर के आधार पर समतुल्य भारतीय रुपयों में एकत्रित किए जाएंगे ।

- (viii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।  
 (ख) कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह पेलेट सहित तापीय कोयले, पीओएल को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर-संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर-संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।  
 (ग) कार्गो-संबद्ध प्रभारों के मामले में रियायती दरें जहाज-तट अंतरण और क्वे से/तक और क्वे से भंडारण यार्ड से/तक अंतरण के लिए घाट शुल्क सहित सभी संबद्ध प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए ।  
 (घ) कंटेनर-संबद्ध प्रभारों के मामले में रियायत संयुक्त पक्ष दर पर लागू हो । जहां मदकृत प्रभार वसूल किए जाते हैं, तब रियायत कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क के साथ-साथ जहाज-तट अंतरण और क्वे से/तक और क्वे से भंडारण यार्ड से/तक अंतरण के लिए सभी संबंधित प्रभारों पर प्रदान की जाएगी ।  
 (ङ) इस रियायत के प्रयोजनार्थ, जब कोई कार्गो/कंटेनर विदेशी पत्तन से किसी भारतीय पत्तन 'ख' पर बाद में पोतांतरण के लिए किसी भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, तब वह उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत प्रभारों के लिए भी पात्र होगा । अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक दुलाई किए जाने वाले कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे ।  
 (च) तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और एकत्रित किए जाएंगे ।
- (ix) उन सभी मामलों में, जहां प्रभार अमरीकी डॉलरों में लगाए जाते हैं वहां विनिमय दर की पत्तन के भीतर कंटेनरों के 30 दिन से अधिक उहरने के लिए भंडारण प्रभार के संबंध में अथवा पत्तन में 30 दिनों से अधिक के लिए उहरने वाले पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों के संबंध में प्रारंभ में अपनाई गई लागू विनिमय दर की तारीख से प्रत्येक 30 दिनों में एक बार समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में, बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से परिवर्तित होगा ।
- (x) नमूनों, सूचीपत्रों, अन्य वस्तुओं, जिनके लिए शिपिंग कंपनियां कोई मालभाड़ा प्रभारित नहीं करती और जिन पर कोई सीमाशुल्क देय नहीं होता, राजनयिक डॉक थैले, पोत के कर्मचारियों के साज-सामान और कोलकाता पत्तन न्यास के सभी सामानों पर सभी कार्गो-संबद्ध प्रभारों से छूट प्राप्त होगी ।
- (xi) कोलकाता पत्तन न्यास की नौकाओं/पोतों पर आपूरित सामानों/वस्तुओं पर कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा ।
- (xii) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल किए जाने के कारण सुपुर्दगी नहीं हो सकने पर उन दिनों के लिए कोई विलंब शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा, बशर्ते कि संबंधित आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेंट हड़ताल प्रारंभ होने से पूर्व सभी पत्तन प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज दाखिल करता है ।
- (xiii) (क) पोत द्वारा अपनी समुद्री यात्रा की तैयारी का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बर्थ किराया बंद हो जाएगा । बर्थ किराया समाप्त होने के लिए निर्धारित समय-सीमा में अनुकूल ज्वारभाटा की स्थिति नहीं होने अथवा प्रतिकूल मौसम होने या रात्रि नौचालन सुविधा के अभाव के कारण पोत की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी ।  
 (ख) गलत संकेत देने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर बर्थ किराए प्रभार के रूप में दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा ।
- (xiv) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज :-  
 (क) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंब से भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार कोलकाता पत्तन न्यास विलंबित वापसियों के लिए दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।  
 (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 13% होगी । दंडात्मक ब्याज दर कोलकाता पत्तन न्यास और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी ।  
 (ग) वापसियों में विलंब की गणना सेवाएं पूरी करने की तारीख से केवल 20 दिनों अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी ।  
 (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा बिल प्रेषित करने की तारीख के बाद 10 दिनों के बाद की जाएगी । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने के पूर्व किया जाना है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरों के मान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है ।
- (xv) 'अनिर्दिष्ट श्रेणी' के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने के पूर्व अथवा अन्यथा अगर अपेक्षित हो, पत्तन प्रभार लगाने के लिए कार्गो की प्रकृति जानने हेतु यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी एक के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाएगा ।

- (xvi) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप परिवर्तित हो सकता है ।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
- (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों हेतु हकदार होने के लिए उसके द्वारा कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा ।
- (घ) सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणन में यथावर्णित पोत की प्रास्थिति पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' के रूप में उसके गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगी; और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके मूल स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी ।
- (ङ) ऐसा प्रभार लगाने के समय पोत की प्रास्थिति पर निर्भर करते हुए समतुल्य पोत-संबद्ध दरें लागू की जानी चाहिए।
- (xvii) प्रभारित करने के प्रयोजनार्थ, पोतवणिक के अपने कंटेनर समुद्री माल भाड़ा कंटेनर के समरूप होंगे ।
- (xviii) प्रयोक्ताओं से कोलकाता पत्तन न्यास पर आरोप्य, उचित स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होगी ।
- (xix) (क) जहां तक किसी सेवा/कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरों के मान में उपलब्ध नहीं है, केओपीटी टीएमपी को एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है ।
- (ख) प्रस्ताव की प्रस्तुति के साथ-साथ अंतिम दर अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर वसूल की जाने वाली दर प्रस्तावित की जा सकती है ।
- (ग) अंतरिम अवधि के दौरान लागू की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर आंकलित की जानी चाहिए और इस पर पत्तन/टर्मिनल तथा संबंधित प्रयोक्ता (प्रयोक्ताओं) द्वारा परस्पर सहमति अवश्य होनी चाहिए।
- (घ) टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतया भावी प्रभाव से लागू होगी । तदर्थ तरीके से अपनाई गई अंतरिम दर को इस प्रकार माना जाएगा कि जब तक यह अधिक स्वरूप में न हो और इसमें पूर्व-प्रभाव से कुछ संतुलन किया जाना अपेक्षित होगा ।
- (xx) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं; इसी प्रकार रियायतें और छूट निम्नतम स्तर की हैं । केओपीटी, यदि चाहे तो निम्नतर दरें वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट की अनुमति दे सकता है ।
- (ख) केओपीटी, यदि चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है, यदि ऐसा योक्तिकीकरण प्रयोक्ता को प्रति दर इकाई में कोई राहत प्रदान करता हो और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरों के उच्चतम स्तर से अधिक न हो ।
- (ग) बशर्ते कि, केओपीटी को दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के योक्तिकीकरण को सार्वजनिक तौर पर अधिसूचित करना चाहिए और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों में आगे परिवर्तनों को सार्वजनिक तौर पर अधिसूचित करना चाहिए तथा ऐसी नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी ।

### भाग-1

#### ब्रेक-बल्क और बल्क कार्गो पर प्रभार

#### एस.4. घाटशुल्क

एस.4.1 कोलकाता पत्तन न्यास के भीतर किसी भी स्थान पर उतरे/नौभरण किए गए विदेशी कार्गो पर जहां अन्यथा निर्दिष्ट है, को छोड़कर निम्नलिखित दरों पर घाटशुल्क लगाया जाएगा :-

क्र.सं.	विवरण	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर
पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तन किए गए द्रव		
1.	कच्चा तेल	76.50
2.	पीओएल/पीओएल उत्पाद, सीबीएफएस या अन्य द्रव/गैस, जिसका ज्वलन बिंदु 23° से० (73.4° फा०) और अधिक हो तथा नीचे निर्दिष्ट नहीं हो, पोत के बंकर	76.50
3.	पीओएल/पीओएल उत्पाद अथवा अन्य द्रव/गैस, जिसका ज्वलन बिंदु 23° से० (73.4° फा०) से कम हो और नीचे निर्दिष्ट नहीं हो	

(क) प्रति वित्तीय वर्ष 50000 टन तक की मात्रा के लिए	112.50
(ख) प्रति वित्तीय वर्ष 50000 टन से अधिक मात्रा पर	82.50
4. एलपीजी, नेफ्था, बुटाडीन, बुटीन, बेंजीन, पीवाई गैस, प्रोपेन हेक्सेन और एन-हेक्सेन	85.50
5. वनस्पति तेल	45.00
6. शीरा	27.00
7. तेजाब, वसायुक्त तेजाब, खनिज तेल, वसा, एल्कोहल	58.50
<b>पाइपलाइन से भिन्न माध्यम द्वारा प्रहस्तन किया गया द्रव</b>	
8. पोट के बंकर सहित सभी द्रव	76.50
<b>यांत्रिक प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तन किया गया कार्गो</b>	
9. निर्यात योग्य लौह-अयस्क	36.00
10. निर्यात योग्य तापीय कोयला	40.50
11. निर्दिष्ट नहीं किए गए सभी प्रकार के कोयले, उर्वरक, उर्वरक संबंधी कच्ची सामग्रियां, सोडा एश और अन्य सभी शुष्क बल्क कार्गो	81.00
<b>यांत्रिक प्रणाली से भिन्न अन्य द्वारा प्रहस्तन किया गया कार्गो</b>	
12. नमक, फ्लाई एश	18.00
13. लौह-अयस्क, रेत	18.00
14. चूना पत्थर, बिटुमन, कच्चा लोहा, स्पंज लोहा और अन्य लौह धातु, सभी प्रकार का कोयला/कोक/अयस्क/निर्दिष्ट नहीं किए गए अन्य शुष्क बल्क कार्गो	36.00
15. गेहूं, चावल, चीनी, दालें, तोरिया, अनाज और उनके उत्पाद, बुल्गर गेहूं, कॉर्न सोया ब्लैंड, दूध पाउडर, सभी किस्म के बीज, सोडा (कास्टिक या एश) सीमेंट, क्लिकर, अखबारी कागज, जिप्सम, धातु-मल	45.00
16. मिल स्केल, मैग्नेसाइट, ग्रेनाइट, सभी प्रकार के स्क्रेप, खली, हड्डी और हड्डी चूरा, भूसा, फायरब्रिक और अन्य रिफ्रेक्ट्री सामग्री, माइका ब्लॉक/फ्लैग/छीजन/अपशिष्ट/स्क्रेप/चूर्ण, जस्ता/अल्युमीनियम/तांबा/सीसा के पिंडों को छोड़कर सभी प्रकार की अलौह धातुएं, सीआई वस्तुएं, रॉक फॉस्फेट, सल्फर और अन्य उर्वरक संबंधी कच्ची सामग्रियां, निर्मित उर्वरक, असफाल्ट पिच (कोलतार पिच सहित), सीसा सांद्रण, कार्बन ब्लैक, जूट, बोरियां, जूट उत्पाद/अपशिष्ट/कैडीज/टिवस्ट/छीजन, हेम्प, कपास, सूती धागा/टिवस्ट/अपशिष्ट/छीजन, अन्य वनस्पति रेशे, कच्चा ऊन, सिंथेटिक धागा/कतरनें, सूती टुकड़ों का सामान, रद्दी कागज, लकड़ी की लुग्दी, प्लाईवुड, शैलाख, सीड लाख, ग्लासशीट, कांच के सामान/उत्पाद, पोर्सलीन के बर्तन/उत्पाद, खाल और चमड़ी, हौजरी का सामान, वस्त्र, पॉलीमर और बोरियां में अन्य रसायन, पोट के भंडार, निभार, चमड़ा और उसके उत्पाद, परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जे	63.00
17. लोहा और इस्पात, पाइप और ट्यूब्स	54.00
18. लट्टे, लकड़ी, परतें	94.50 प्रति सीबीएम अथवा उसका भाग
19. कार, रबड़ टायर वाला कोई वाहन, कार्गो संचलन उपस्कर, मिट्टी हटाने के उपस्कर	3600.00 प्रति यूनिट
20. ऊपर निर्दिष्ट नहीं किए गए अन्य सभी कार्गो के लिए प्रभार	
(ग) आयात कार्गो	मूल्यानुसार 0.225%
(ख) निर्यात कार्गो	मूल्यानुसार 0.18%

**टिप्पणी:** एस. 4.1, क्रम सं० 3(ख) में निर्दिष्ट निम्न दर की अनुमति आयातक/निर्यातक द्वारा वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद किए गए दावे के बदले वापसी द्वारा दी जाएगी। उसका परिकलन अन्य प्रणाली में प्रहस्तन की गई मात्रा पर विचार नहीं करते हुए प्रत्येक गोदी प्रणाली के लिए अलग-अलग किया जाएगा। दावे के साथ पोट-वार प्रहस्तन की गई मात्रा का ब्योरा तथा साथ ही भुगतान का विवरण होना चाहिए।

एस. 4.2 कोलकाता पत्तन न्यास के भीतर किसी स्थान पर उतरे/से नौभरण किए गए तटीय कार्गो पर जहां अन्यथा निर्दिष्ट है, को छोड़कर निम्नलिखित दरों पर घाटशुल्क लगाया जाएगा :-

क्र०सं०	विवरण	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर
1.	कच्चा तेल, पीओएल और पीओएल उत्पाद, तापीय कोयला, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पेलेट्स	एस 4.1 में यथा निर्दिष्ट विदेशी कार्गो के लिए दरों के समान
2.	अन्य सभी कार्गो	एस 4.1 में यथा निर्दिष्ट विदेशी कार्गो के लिए दरों का 60%, बशर्त कि यह प्रति टन या उसके भाग के लिए अधिकतम 50/- रुपए होगा ।

एस.4.3 बर्थ में प्रहस्तन किए गए पोतांतरण कार्गो के लिए घाटशुल्क उतराई के लिए लागू दर के 75% और तत्पश्चात नौभरण के लिए लागू दर के 75% पर देय है । लागू दरें इस बात पर निर्भर करते हुए कि क्या वह एस.2 के अंतर्गत परिभाषा के अनुसार उतराई/नौभरण के समय विदेशी अथवा तटीय है, एस.4.1 या एस.4.2 में निर्दिष्ट दरें होंगी ।

सैंडहेड/वास्तविक जेट्टी/अन्य किसी लंगरगाह स्थल/बंधघाट पर प्रहस्तन किए गए पोतांतरण कार्गो के लिए घाटशुल्क कार्गो की प्रकृति और विवरण पर ध्यान दिए बिना प्रति टन या उसके भाग के लिए 18.00 रुपए की दर पर लगाया जाएगा ।

एस.4.4 पोतलदान के मामले में बर्थ में पश्चवर्ती उतराई अथवा विलोमतः के लिए सैंडहेड/वास्तविक जेट्टी/अन्य किसी लंगरगाह स्थल/बंधघाटा में उतारे गए कच्चे तेल/पीओएल/पीओएल उत्पाद के लिए केवल एक पूर्ण घाटशुल्क लगाया जाएगा, यहां तक कि अगर कार्गो प्रचालन दोनों गोदी प्रणालियों में होता है । ऐसे मामलों में प्रत्येक गोदी प्रणाली लागू घाटशुल्क का 50% वसूल करेगी ।

एस.4.5 एस.4.4 में निर्दिष्ट कार्गो को छोड़कर, सैंडहेड/वास्तविक जेट्टी/अन्य किसी लंगरगाह स्थल/बंधघाट में कार्गो उतारने/पोतलदान के लिए एस.4.1 अथवा एस.4.2, जैसा भी मामला हो, में यथा निर्दिष्ट घाटशुल्क का 90% ऐसे स्थल पर उतराई/पोतलदान के लिए वसूल किया जाएगा, बशर्त कि पोत के बंकर और नमक फ्लाई एश, लट्टे, लकड़ी, परतों सहित सभी द्रवों के लिए लागू प्रभारों का 70% ऐसे स्थल में उतारने/पोतलदान के लिए वसूल किया जाएगा ।

इसके अतिरिक्त, अगर ऐसे कार्गो को पत्तन के किसी बर्थ/जेट्टी/घोषित अंतर्देशीय पोत घाटों में उतारने/लादने के लिए किसी बजरे/नौका/फ्लेट अथवा अन्य किसी पोत द्वारा लाया जाता है तो ऐसी उतराई/पोतलदान के लिए निम्नलिखित दरों पर घाटशुल्क वसूल किया जाएगा :-

क्र०सं०	प्रचालन का स्थान	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर
1.	समुद्रगामी पोत के प्रहस्तन के लिए अभिप्रेत बर्थ/जेट्टी	
	(क) लौह अयस्क	4.50
	(ख) अन्य सभी कार्गो	18.00
2.	कोलकाता पत्तन न्यास के घोषित अंतर्देशीय पोत घाट	4.50

एस.4.6 पत्तन के किसी बर्थ/जेट्टी/घोषित अंतर्देशीय पोत घाटों में लदान किए/उतारे गए आईडब्ल्यूटी कार्गो पर प्रति टन या उसके भाग के लिए न्यूनतम 9.00 रुपए के अधीन निम्नलिखित दरों पर घाटशुल्क वसूल किया जाएगा :-

क्र०सं०	प्रचालन का स्थान	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर
1.	समुद्रगामी पोत के प्रहस्तन के लिए अभिप्रेत बर्थ/जेट्टी	एस.4.1 में यथा निर्दिष्ट घाटशुल्क का 50%
2.	कोलकाता पत्तन न्यास के घोषित अंतर्देशीय पोत घाट	
	(क) फ्लाई एश	9.00
	(ख) अन्य सभी कार्गो	18.00

एस.4.7 प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा उनकी प्रणाली के भीतर जब तक दरों के मान में अन्यथा निर्दिष्ट नहीं हो, अलग-अलग घाटशुल्क लगाया जाएगा ।

एस.4.8 पत्तन परिसर से वापस लिए गए शट-आऊट कार्गो/स्टॉक कार्गो पर घाटशुल्क का 50% लगाया जाएगा । इसके अतिरिक्त, पोत पर प्रहस्तन प्रभार और तट प्रहस्तन प्रभार, जैसा भी लागू हो, लगाया जाएगा अगर कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा श्रमिक और/अथवा उपस्कर की आपूर्ति की जाती है ।

शट-आऊट कार्गो पर कोई अतिरिक्त घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा, अगर उसका पत्तन परिसर से हटाए बिना बाद में पोत में लदान कर दिया जाता है ।

एस.4.9 किसी प्रचालनात्मक करण से अगर किसी कार्गो को किसी पोत से उसी पोत द्वारा परवर्ती पोतलदान के लिए उतारा जाता है तो प्रति टन या उसके भाग के लिए 90.00 रुपए की दर पर घाटशुल्क लगाया जाएगा ।

- एस.4.10 एचडीसी और केडीएस अथवा किसी अन्य स्थल से केडीएस/एचडीसी या विलोमतः के बीच पाइपलाइन द्वारा अंतरित किए गए द्रव कार्गो पर उस गोदी प्रणाली, जहां उसे इस प्रकार अंतरित किया जाता है, में घाटशुल्क का 50% लगाया जाएगा।
- एस.4.11 विनिर्दिष्ट न किया गया कार्गो, जो कि नीलामी, निविदा द्वारा अथवा अन्यथा बेच दिया जाता है और जहां सीआईएफ/एफओबी मूल्य उपलब्ध नहीं है, वहां प्रति टन या उसके भाग के लिए 180/-रुपए की दर पर घाटशुल्क लगाया जाएगा।
- एस.5 पोत पर प्रहस्तन प्रभार
- एस.5.1 लदान/उताराई प्रचालन के लिए पोत पर विदेशी कार्गो के प्रहस्तन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास की मानवशक्ति की आपूर्ति हेतु पोत एजेंट अथवा आयातक/निर्यातक या उसके निकासी/अग्रेषण एजेंट/प्रहस्तन एजेंट पर निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्रम सं०	विवरण	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर
1.	ग्रेब/मैग्नेट द्वारा उतारे/पोतलदान किए गए सभी प्रकार के कोयला, कोक और अयस्क, घूना पत्थर, निर्दिष्ट नहीं किए गए अन्य शुष्क बल्क कार्गो	20.00
2.	लोहा और इस्पात, पाइप और ट्यूब	72.00
3.	क्रम सं० 1,2,4 और 5 में निर्दिष्ट को छोड़कर अन्य सभी कार्गो	36.00
4.	लट्टे, लकड़ी, परत	प्रति सीबीएस 22.50
5.	स्लिंग्स के प्रयोग द्वारा उतारे/पोतलदान किए गए कार, रबड़ के टायर वाले कोई वाहन, कार्गो ढुलाई उपस्कर, मिट्टी हटाने के उपस्कर	प्रति यूनिट 45.00

- एस.5.2 कच्चे तेल, पीओएल और पीओएल-उत्पाद, तापीय कोयला, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पेलेट्स को छोड़कर तटीय कार्गो के पोत पर उताराई/प्रदान प्रचालन के लिए प्रहस्तन करने हेतु कोलकाता पत्तन न्यास की मानवशक्ति की आपूर्ति के लिए पोत एजेंटों अथवा आयातक/निर्यातक अथवा उसके निकासी/अग्रेषण एजेंट/प्रहस्तन एजेंट पर एस.5.1 में निर्दिष्ट दरों के 60% की दर पर प्रभार लगाया जाएगा। कच्चे तेल, पीओएल और पीओएल उत्पादों, तापीय कोयला, लौह-अयस्क, और लौह-अयस्क पेलेट्स के लिए दरें विदेशी कार्गो की दरों के समान होंगी।
- एस.5.3 सभी प्रकार के कोयले/कोक/अयस्क, घूना पत्थर, सल्फर, रॉक फास्फेट, निर्मित उर्वरक, सभी प्रकार के स्क्रेप और बल्क में सीमेंट के प्रहस्तन के लिए अन्य सभी प्रभारों के अतिरिक्त प्रति टन या उसके भाग के लिए 1/-रुपए की दर पर सफाई प्रभार लगाया जाएगा।

#### खण्ड 5 के लिए टिप्पणी

- (i) कोकिंग कोयले के मामले में एचडीसी पोत पर उपस्कर (महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन लाइसेंसशुदा एचडीसी अथवा/और बर्थ में यांत्रिक प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तन किए गए को छोड़कर) की सहायता प्रदान करता है। जहां एचडीसी उपस्कर की ऐसी सहायता प्रदान नहीं कर सकता, वहां अगर आयातक उपस्कर की व्यवस्था करता है तो 2.50 रुपए प्रति टन की छूट की अनुमति दी जाएगी।
- (ii) पोत पर प्रहस्तन प्रभार उन मामलों में लगाने योग्य नहीं है, जहां घाटशुल्क पाइपलाइन के माध्यम से अथवा यांत्रिक प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तन के लिए कार्गो पर वसूल किया जाता है।
- (iii) घाट से गुजरे बिना पोत पर कार्गो के अंतरण के लिए पोत पर लागू प्रहस्तन प्रभार का 1.5 गुना प्रहस्तन प्रभार लगाया जाएगा।

#### एस.6 तट पर प्रहस्तन प्रभार :

- एस.6.1 एस.2(xxi) में 'तट पर प्रहस्तन प्रभार' की परिभाषा में यथा निर्दिष्ट विदेशी कार्गो को तट पर प्रहस्तन सेवाएं और नीचे यथा निर्दिष्ट ऐसी अन्य सेवाएं प्रदान करने के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे।

क्र०सं०	विवरण	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर	
		केवल श्रमिक	श्रमिक और उपस्कर
1.	बोरियों वाले कार्गो और पैकेज (जहां अगर आवश्यक हो केवल हाथग्राही का प्रयोग करके प्रहस्तन पूर्ण रूप से शारीरिक श्रम द्वारा किया जाता है)	22.50	-
2.	लोहा और इस्पात, पाइप और ट्यूब	18.00	108.00

3.	अन्य सभी कार्गो, जिसके लिए अन्यथा दरें निर्दिष्ट नहीं की गई हैं - (प्रति पैकेज अथवा इकाई वजन)		
	(क) 5 टन से कम	18.00	36.00
	(ख) 5 टन से 10 टन से कम तक	18.00	67.50
	(ग) 10 टन से 20 टन से कम तक	18.00	135.00
	(घ) 20 टन से 40 टन से कम तक	18.00	180.00
	(ङ) 40 टन और अधिक	18.00	360.00
4.	(i) वैगन टिप्लर द्वारा तापीय कोयले की टिपलिंग	-	40.50
	(ii) तापीय कोयले के वैगन की शारीरिक श्रम द्वारा उतराई	27.00	-
	(iii) उतराई स्थल पर लदान करने और स्टैक स्थल पर उतराई सहित उतराई स्थल से स्टैक स्थल तक तापीय कोयले का अंतरण (यांत्रिक प्रणाली से भिन्न द्वारा)	36.00	40.50
	(iv) स्टैक स्थल/उतराई स्थल में लदान और हुक स्थल में उतराई तथा साथ ही पोत भरण के लिए कार्गो का ढेर लगाने सहित स्टैक स्थल/उतराई स्थल से हुक स्थल तक तापीय कोयले का अंतरण (यांत्रिक प्रणाली से भिन्न द्वारा)	49.50	54.00
5.	(i) वैगन टिप्लर द्वारा लौह-अयस्क वैगन की टिपलिंग	-	36.00
	(ii) लौह-अयस्क वैगन की शारीरिक श्रम द्वारा उतराई	36.00	-
	(iii) उतराई स्थल पर लदान करने और स्टैक स्थल पर उतराई सहित उतराई स्थल से स्टैक स्थल तक लौह-अयस्क का अंतरण (यांत्रिक प्रणाली से भिन्न द्वारा)	40.50	45.00
	(iv) स्टैक स्थल/उतराई स्थल में लदान और हुक स्थल में उतराई तथा साथ ही पोत भरण के लिए कार्गो का ढेर लगाने सहित स्टैक स्थल/उतराई स्थल से हुक स्थल तक लौह-अयस्क का अंतरण (यांत्रिक प्रणाली से भिन्न द्वारा)	49.50	58.50
6.	ऊपर निर्दिष्ट नहीं किए गए सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो (उतरे अथवा यांत्रिक प्रणाली के माध्यम से पोतलदान किए/पोतलदान किए जाने वाले कार्गो से भिन्न)	63.00	81.00
7.	लट्टे, लकड़ी, परत	प्रति सीबीएम 18.00	प्रति सीबीएम 36.00

एस.6.2 कच्चे तेल, पीओएल और पीओएल-उत्पादों, तापीय कोयले, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पेलेट्स से भिन्न तटीय कार्गो के तट पर प्रहस्तन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास की मानवशक्ति और/अथवा उपस्कर की आपूर्ति के लिए एस.6.1 में निर्दिष्ट दरों के 60% की दर पर प्रभार लगाया जाएगा। कच्चे तेल, पीओएल और पीओएल उत्पादों, तापीय कोयले, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पेलेट्स के लिए दरें विदेशी कार्गो की दरों के समान होंगी।

#### खण्ड 6 के लिए टिप्पणी

- वैगन की टिपलिंग के मामले से भिन्न तट पर प्रहस्तन प्रचालन के लिए पत्तन श्रमिक अथवा/और उपस्कर की आपूर्ति करने/आपूर्ति नहीं करने का अधिकार सुरक्षित रखता है।
- अगर पत्तन एस.2(xx) के अधीन 'तट पर प्रहस्तन प्रभार' की परिभाषा में निर्दिष्ट सेवाओं का केवल एक भाग प्रदान करता है, तो एस.6.1 के क्रम सं० 1,2,3 और 7 में निर्दिष्ट तट प्रहस्तन प्रभारों का 50% लगाया जाएगा। यह खण्ड टिपलिंग, जो एक अलग (स्टैंड अलोन) सेवा है, प्रदान करने के लिए लागू नहीं होगा।
- कोई तट प्रहस्तन प्रभार नहीं लगाया जाएगा, जहां पत्तन एस.2(xx) के अधीन 'तट प्रहस्तन प्रभार' की परिभाषा में निर्दिष्ट कोई भी सेवा प्रदान नहीं करता और जहां पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तन के लिए कार्गो पर घाटशुल्क वसूल किया जाता है।
- अगर वैगन की टिपलिंग के बाद एस.2(xxii) के अधीन निर्दिष्ट अन्य तट प्रहस्तन सेवाएं पूर्णतः अथवा अंशतः प्रदान की जाती हैं, तो टिपलिंग प्रभार के अतिरिक्त, उक्त सेवाओं के लिए लागू प्रभार लगाया जाएगा।
- अगर पत्तन के विकल्प पर तापीय कोयला वैगन की शारीरिक श्रम द्वारा उतराई और/अथवा तापीय कोयले का शारीरिक श्रम द्वारा लदान होता है, तो क्रम सं० 4(ii), (iii) और (iv) के अधीन निर्दिष्ट दरों में 30% की छूट की अनुमति दी जाएगी।

## एस.7 कार्गो पर विलंब शुल्क :

एस.7.1 नीचे यथा निर्दिष्ट विलंब शुल्क मुक्त अवधि की अनुमति देने के बाद आयात कार्गो (कंटेनरयुक्त कार्गो से भिन्न) पर विलंब शुल्क लगाया जाएगा-

क्र०सं०	विवरण	विलंब शुल्क मुक्त अवधि
1.	खतरनाक-। कार्गो	उतारने की वास्तविक तारीख।
2.	क्रम सं० 1,3 और 4 में उल्लिखित को छोड़कर अन्य सभी कार्गो	उस पोत, जिसके द्वारा कार्गो का आयात किया जाता है, के उतारने की अंतिम तारीख के बाद 3 दिन।
3.	सुपुर्दगी के लिए पत्तन के उपस्कर का प्रयोग कर रहे गैर-खतरनाक कार्गो नेपाल और भूटान के लिए गैर-खतरनाक कार्गो, लट्टे, लकड़ी और परत	उस पोत, जिसके द्वारा कार्गो का आयात किया जाता है, के उतारने की अंतिम तारीख के बाद 6 दिन।
4.	मिशनरीज ऑफ चेरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केयर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी जैसे स्वैच्छिक/राहत संगठन और अन्यो द्वारा आयातित कार्गो, जिसे केंद्र सरकार/राज्य सरकार और नेपाल/भूटान की सरकार के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी अथवा उनके कन्सुलेट जनरल द्वारा प्रमाणन के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकार किया जाए	उस पोत, जिसके द्वारा कार्गो का आयात किया जाता है, के उतारने की अंतिम तारीख के बाद 30 दिन।

## टिप्पणी :

- (i) अंतिम उतराई तारीख (एलएलडी) वह तारीख है, जिस दिन कोई पोत अपना आयात उतराई पूरा करता है। तथापि, कोलकाता पत्तन न्यास ऐसे एलएलडी के रूप में पोत से उतारे जा चुके कार्गो के लिए कोई अन्य तारीख घोषित कर सकता है, जब पोत कार्यरत बर्थ में पत्तन पर अनारोप्य किसी त्रुटि/कारण के लिए 24 घंटे से अधिक कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा है। ऐसे मामले में पोत का एक से अधिक एलएलडी हो सकता है।
- (ii) निःशुल्क अवधि के परिकलन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और कोलकाता पत्तन न्यास के अप्रचालनात्मक दिवसों को छोड़ दिया जाएगा। निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार को नहीं छोड़ा जाएगा, जब तक सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और कोलकाता पत्तन न्यास के अप्रचालनात्मक दिवस रविवार को नहीं पड़ते।
- विलंब शुल्क लगना प्रारंभ होने के बाद, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों अथवा कोलकाता पत्तन न्यास के अप्रचालनात्मक दिवसों के लिए अनुमति नहीं दी जाती।

एस.7.2 आयात कार्गो (लट्टे, लकड़ी, परत को छोड़कर) पर विलंब शुल्क बिना विलंब शुल्क की अवधि की समाप्ति के बाद निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

क्र०सं०	कार्गो की किस्म	प्रति टन या उसके भाग के लिए प्रति दिन रुपयों में दर	
		पहले 15 दिनों के लिए	16वें दिन से आगे
1.	खतरनाक-।	153.00 प्रति टन	180.00 प्रति टन
2.	अन्य सभी कार्गो	36.00 प्रति टन	54.00 प्रति टन

एस.7.3 आयात लट्टे, लकड़ी और परत पर विलंब शुल्क बिना विलंब शुल्क की अवधि की समाप्ति के बाद निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा:-

क्र०सं०	कार्गो की किस्म	प्रति टन या उसके भाग के लिए प्रति सीबीएम रुपयों में दर		
		पहले 7 दिनों के लिए	8वें से 14वें दिन	15वें दिन से आगे
1.	लट्टे, लकड़ी, परत	5.40	10.80	16.20

एस.7.4 खतरनाक-। श्रेणी से भिन्न निर्यात/स्टॉक कार्गो पर कोई विलंब शुल्क नहीं लगाया जाएगा, यदि ऐसे कार्गो का पोतलदान उसकी प्राप्ति के 30 दिन के भीतर किया जाता है। तथापि, 31वें दिन के बाद ऐसे कार्गो पर विलंब शुल्क कार्गो की प्राप्ति से लेकर पोतलदान की तारीख तक प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए 36.00 रुपए प्रति टन की दर पर लगाया जाएगा।



- एस.7.5 खतरनाक-। श्रेणी का निर्यात केवल सीधे पोतलदान के लिए प्राप्त किया जाएगा । ऐसे कार्गो का पोतलदान प्राप्ति की तारीख को नहीं किया जाता है, तो विलंब शुल्क कार्गो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से लेकर कार्गो के पोतलदान अथवा पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 153/- रुपए प्रति टन की दर पर लगाया जाएगा ।
- एस.7.6 खतरनाक-। कार्गो से भिन्न शट-आउट कार्गो पर विलंब शुल्क कार्गो की प्राप्ति की तारीख से कार्गो को पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक पोतलदान किए बिना प्रति दिन या उसके भाग के लिए 9.00 प्रति टन प्रतिदिन की दर से लगाया जाएगा । अगर शट-आउट कार्गो का किसी अनुवर्ती पोत द्वारा पोतलदान किया जाता है, तो एस.7.4 के उपबंध लागू होंगे ।
- एस.7.7 किसी कार्गो/वस्तु के न तो निर्यात और न ही आयात तथा न ही पोतलदान के लिए स्टॉक के रूप में प्राप्त होने पर विलंब शुल्क कार्गो के प्राप्त होने की तारीख से लेकर पत्तन परिसर से हटाए जाने की तारीख तक प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 36.00 रुपए प्रति टन की दर पर लगाया जाएगा ।
- एस.7.8 नीलामी अथवा निविदा या निजी करार अथवा किसी अन्य तरीके से बेचे गए अस्वीकृत/सीमाशुल्क द्वारा जब्त कार्गो पर विलंब शुल्क सुपुर्दगी के लिए कार्गो उपलब्ध कराए जाने की तारीख के बाद 10 दिनों की निःशुल्क अवधि की अनुमति देने के बाद एस.7.2 अथवा एस.7.3, जैसा भी मामला हो, में निर्दिष्ट दरों पर लगाया जाएगा ।
- एस.7.9 उस अवधि, जिसके दौरान कोलकाता पत्तन न्यास जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाए, उस पर आरोप्य कारणों से कार्गो सुपुर्द करने की स्थिति में नहीं है, के लिए विलंब शुल्क नहीं लगेगा ।
- एस.8 **दुलाई**
- एस.8.1 उस कार्गो, जिसके लिए कोलकाता पत्तन न्यास तट प्रहस्तन प्रभार के अधीन शामिल नहीं की गई किसी दुलाई (लदान और/अथवा उतराई को छोड़कर) का कार्य करता है, पर निम्नलिखित प्रभार लगाया जाएगा :-

क्र०सं०	विवरण	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर
1.	गोदी के भीतर	31.50
2.	समान गोदी प्रणाली के भीतर एक गोदी के घेरे से दूसरी गोदी के घेरे तक	45.00

एस.9 लदान/उतराई/पुनः चट्टे पर लगाने के प्रभार

- एस.9.1 उस कार्गो, जिसके लिए कोलकाता पत्तन न्यास तट प्रहस्तन प्रभार के अधीन शामिल नहीं किया गया लदान/उतराई/ पुनः चट्टे पर लगाने का कार्य करेगा, पर निम्नलिखित प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्र०सं०	विवरण	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर
1.	1 टन से कम वजन की वस्तु/पैकेज	18.00
2.	1 टन और अधिक, परंतु 10 टन से कम वजन वाली वस्तु/पैकेज	36.00
3.	10 टन और अधिक, परंतु 20 टन से कम वजन वाली वस्तु/पैकेज	45.00
4.	20 टन और अधिक, परंतु 40 टन से कम वजन वाली वस्तु/पैकेज	90.00
5.	40 टन और अधिक, वजन वाली वस्तु/पैकेज	225.00

एस.10 **छूट**

**एचडीसी में :**

घाटशुल्क पर लागू मामलों में नीचे दिए गए ब्योरे के अनुसार छूट दी जाएगी :-

- (क) यदि कोई परेषिती/परेषक प्रति वित्तीय वर्ष 6.50 मिलियन टन से अधिक कच्चे तेल का प्रहस्तन करता है, तब पहले 6.50 मिलियन टन पर 76.50 रुपए प्रति टन की दर पर और 6.50 मिलियन टन से अधिक की मात्रा पर 67.50 रुपए प्रति टन की दर पर नौतल एवं घाटशुल्क प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
- (ख) यदि एचडीसी में एक बार यात्रा में कोई पोत कोकिंग कोल/घूना-पत्थर/उर्वरक/उर्वरक के लिए कच्ची सामग्री की 25,000 टन से अधिक मात्रा की उतराई करता है, तब 25,000 टन से अधिक मात्रा पर नौतल एवं घाटशुल्क प्रभारों में 10% की छूट दी जाएगी ।

- (ग) यदि एचडीसी में एक बार यात्रा में कोई पोत तापीय कोयले की 25,000 टन से अधिक मात्रा का लदान करता है, तब 25,000 टन से अधिक मात्रा पर नीतल एवं घाटशुल्क प्रभारों में 10% की छूट दी जाएगी।

केडीएस में :

केडीएस के माध्यम से आयातक/निर्यातक को उनके द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले प्रत्येक कार्गो के आधार पर किसी भी वित्तीय वर्ष के दौरान निम्नलिखित अनुसार छूट प्रदान की जाएगी :-

क्र०सं०	कार्गो की किस्म	प्रहस्तन किया गया टनभार	लागू घाटशुल्क पर छूट की मात्रा
(क)	कोकिंग कोयला, चीनी, दालें, गेहूं, चावल, जूट और	75,000 टन तक	शून्य
	जूट उत्पाद, लोहा एवं इस्पात, लॉग, सल्फर,	75,000 से 100000 टन तक	10%
	रॉक फास्फेट, तैयार उर्वरक, वनस्पति तेल,	100000 टन से अधिक	15%
(ख)	सीआई माल, एलपीजी		
	कच्चा तेल, पीओएल और इसके उत्पाद	4000000 टन तक	शून्य
		4000000 से 7500000 टन तक	10%
		7500000 टन से अधिक	15%

टिप्पणी : उपर्युक्त छूट प्राप्त धूपुट के समर्थन में आयातक/निर्यातक द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत करने पर प्रत्येक वित्तीय वर्ष (अर्थात् पहली अप्रैल से 31 मार्च तक) के अंत में घाटशुल्क की वापसी के रूप में प्रदान की जाएगी।

## भाग-II

### कोलकाता पत्तन न्यास में प्रहस्तन किए गए कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर प्रभार

एस.11. कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क

एस.11.1 विदेशी कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो (आईसीडी कंटेनर से भिन्न) पर घाटशुल्क निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा:-

क्र०सं०	किस्म	प्रति टीईयू रुपयों में दर					
		केडीएस			एचडीसी		निर्यात
		श्रेणी-I	आयात श्रेणी-II	श्रेणी-III	निर्यात	आयात	
1.	लदा हुआ	1980.00	3600.00	5580.00	1980.00	1980.00	1980.00
2.	रिक्त		405.00		405.00	405.00	405.00

टिप्पणी :-

- 'श्रेणी-I' का अर्थ नेपाल, भूटान को परेषित कार्गो तथा 'श्रेणी-II' और 'श्रेणी-III' से भिन्न कार्गो वाला कंटेनर है।
- 'श्रेणी-II' का अर्थ खाद्य तेल/खाद्य तेल, लौह/अलौह मिश्र धातु, कच्चा सीसा और सभी प्रकार के धातु पिंड वाला कंटेनर (नेपाल और भूटान के लिए अभिप्रेत से भिन्न) है।
- 'श्रेणी-III' का अर्थ विद्युत और इलेक्ट्रॉनिक वस्तुओं, सभी किस्म के रसायनों, रेजिन, शराब और मादक पदार्थ, मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जें, बॉल बियरिंग्स, कागज और कागज उत्पाद (अखबारी कागज से भिन्न), पॉलीथिन ग्रेनुअल, वैयक्तिक साज-सामान, राजनयिक वस्तुएं, रेशम वाला कंटेनर (नेपाल और भूटान के लिए अभिप्रेत से भिन्न) है।
- एक से अधिक 'श्रेणी' के कार्गो वाले आयात कंटेनर के मामले में उच्चतर दर लगाई जाएगी।
- अगर शट-आऊट निर्यात भार कंटेनर अथवा पोतलदान कागजात के बिना प्राप्त कंटेनर की पोतलदान किए जाने की बजाय सुपुर्दगी प्राप्त की जाती है, तो खण्ड-11 में निर्दिष्ट घाटशुल्क का 50% लगाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, ऐसे कंटेनर के लिए वास्तव में किए गए प्रचालनों हेतु तट प्रहस्तन प्रभार और अन्य प्रभार लगाए जाएंगे।
- अगर कंटेनरबंद निर्यात कार्गो को खाली किया और ब्रेक बल्क के रूप में उसकी सुपुर्दगी ली जाती है तो एस.4 में यथा निर्दिष्ट घाटशुल्क का 50% लगाया जाएगा। इसके अतिरिक्त, ऐसे कार्गो और कंटेनर के लिए वास्तव में किए गए प्रचालनों के लिए ऐसे कंटेनर पर अन्य सभी प्रभार लगाए जाएंगे।

एस.11.2 आईसीडी (कोसीपोर आईसीडी से भिन्न) तक/से जाने वाले विदेशी कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

किस्म	प्रति टीईयू रुपयों में दर	
	दिल्ली (तुगलकाबाद/दादरी), लुधियाना, कानपुर, वाराणसी, भदोई नागपुर, जमशेदपुर, बालासोर और फतवा में आईसीडी	अन्य सभी आईसीडी
लदा हुआ	90.00	1080.00
रिक्त	45.00	270.00

एस.11.3 तटीय कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क एस.11.1 अथवा एस.11.2, जैसा भी मामला हो, में निर्दिष्ट दरों के 60% पर लगाया जाएगा ।

एस.11.4 आईडब्ल्यूटी मार्ग से संचालित हो रहे बांग्लादेश के कार्गो सहित आईडब्ल्यूटी कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

किस्म	प्रति टीईयू रुपयों में दर	
	लदा हुआ	रिक्त
दिल्ली (तुगलकाबाद/दादरी), लुधियाना, कानपुर, वाराणसी, भदोई, नागपुर, जमशेदपुर, बालासोर और फतवा में आईसीडी से/तक कंटेनर	90.00	45.00
अन्य सभी आईसीडी और गैर-आईसीडी कंटेनर	630.00	90.00

एस.12 कंटेनर पर पोत पर प्रहस्तन प्रभार

एस.12.1 विदेशी कंटेनरों (लदे हुए और रिक्त दोनों) के मामले में कंटेनर को उतारने/पोतलदान के लिए पोत पर श्रमिक/मानवशक्ति प्रदान करने के लिए 27/-रुपए प्रति टीईयू की दर से पोत पर प्रहस्तन प्रभार लगाया जाएगा । किसी उपस्कर की सहायता प्रदान करने के लिए इसे अलग से लगाया जाएगा ।

एस.12.2 तटीय कंटेनरों (लादे गए और रिक्त, दोनों) के मामले में एस.12.1 में यथा निर्दिष्ट विदेशी कंटेनरों के लिए लागू दर के 60% पर पोत पर प्रहस्तन प्रभार लगाया जाएगा । उपस्कर की सहायता प्रदान करने के लिए उस पर अलग से प्रभार लगाया जाएगा ।

एस.12.3 पोत पर प्रहस्तन प्रभार लागू नहीं है, जहां कलकत्ता गोदी श्रमिक बोर्ड (सीडीएलबी) के दल की तैनाती सांविधिक आवश्यकता है ।

एस.12.4 यदि कोई आयातक/निर्यातक आयात और/अथवा निर्यात द्वारा एचडीसी में किसी पोत की एकल यात्रा में 51 टीईयू से 100 टीईयू के बीच प्रहस्तन करता है, तब एस.11.1 (क्रम सं० 1) और एस.12.1 में प्रभारों पर 5% की छूट दी जाएगी ।

एस.12.5 यदि कोई आयातक/निर्यातक आयात और/अथवा निर्यात द्वारा एचडीसी में किसी पोत की एकल यात्रा में 100 टीईयू से अधिक का प्रहस्तन करता है, तब एस.11.1 (क्रम सं० 1) और एस.12.1 में प्रभारों पर 10% की छूट दी जाएगी।

एस.13 कंटेनर पर तट प्रहस्तन प्रभार

एस.13.1 विदेशी कंटेनरों (लदे हुए और रिक्त दोनों) के मामले में तट प्रहस्तन सेवाएं प्रदान करने के लिए निम्नलिखित दरों पर तट प्रहस्तन प्रभार लगाया जाएगा:-

क्र०सं०	सेवाएं	प्रति टीईयू रुपयों में दर		
		जहां पत्तन सभी श्रमिक और उपस्कर की सेवाएं प्रदान करता है	जहां पत्तन आंशिक रूप से श्रमिक/उपस्कर की सेवाएं प्रदान करता है	जहां पत्तन कोई श्रमिक/उपस्कर की सेवाएं प्रदान नहीं करता है
1.	घाट में उठाने और यार्ड में रखने सहित घाट से कंटेनर यार्ड तक और विलोमतः बुलाई	198.00	49.50	शून्य
2.	कंटेनर यार्ड में उठाने, पत्तन सीएफएस में रखने, पत्तन सीएफएस में बाद उठाने और कंटेनर यार्ड में रखने अथवा विलोमतः सहित कंटेनर यार्ड से पत्तन कंटेनर माल स्टेशन तक और वापस कंटेनर यार्ड तक बुलाई	495.00	247.50	शून्य
3.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः कंटेनर को उठाना	162.00	63.00	शून्य
4.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः कंटेनर को उठाना	148.50	49.50	शून्य

- एस.13.2 तटीय कंटेनरों के मामले में तट प्रहस्तन सेवाएं प्रदान करने के लिए एस.13.1 में यथा निर्दिष्ट विदेशी कंटेनरों के लिए लागू दर के 60% पर तट प्रहस्तन प्रभार लगाया जाएगा ।
- एस.13.3 आयातक/निर्यातक को केडीएस में किसी भी वित्तीय वर्ष में 1200 टीईयू से अधिक अतिरिक्त टीईयू प्रहस्तन किए जाने पर एस.11.1 (क्रम सं० 1) और एस.13.1 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट दरों पर 10% की छूट प्रदान की जाएगी ।
- एस.14 कंटेनर/कंटेनर पोत को प्रदान की गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार
- एस.14.1 एस.11, एस.12 और एस.13 के अधीन शामिल नहीं की गई सेवाओं के लिए लदे हुए/रिक्त कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर विविध प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्र०सं०	सेवाएं	प्रति टीईयू रुपयों में दर
1.	घाट शीर्ष से होकर पोत पर कंटेनरों का अंतरण टिप्पणी: पत्तन के उपस्कर के प्रयोग के लिए क्रम सं० 5 और 8, जैसा भी मामला हो, में यथा निर्दिष्ट अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा	630.00
2.	घरा 13 के अधीन किसी प्रभार में शामिल नहीं किए गए प्रचालन के लिए पत्तन के उपस्कर द्वारा कंटेनर की बुलाई :- (क) एक ही बर्थ के भीतर (ख) दो बर्थों के बीच	270.00 360.00
3.	रीफर कंटेनर को विद्युत की आपूर्ति	प्रति 4 घंटे या उसके भाग के लिए 135.00
4.	एस.13 में उल्लिखित सेवाओं अथवा एस.14 के अधीन किसी अन्य सेवाओं में शामिल नहीं किए गए पत्तन के उपस्कर द्वारा उठाना/रखना/पुनः चटूटे पर लगाना	324.00
5.	तट पर उत्तराई अथवा विलोमतः या पोत पर किसी अन्य प्रचालन के लिए पोत/बजरे के लिए पत्तन के उपस्कर (चल बंदरगाह क्रेन/रेल-आरोहित घाट क्रेन से भिन्न) का प्रयोग	432.00
6.	भराई/खाड़ी करना (i) जहां पर कंटेनर के भीतर और बाहर प्रचालन पत्तन द्वारा किया जाता है :- (क) जहां पर सीडीएलबी गैंग बुक किए जाने की आवश्यकता है (ख) जहां पर सीडीप्लबी गैंग बुक किए जाने की आवश्यकता नहीं है और भीतर तथा बाहर प्रचालन पत्तन के श्रमिकों द्वारा किया जाना है (ii) जहां पर प्रचालन कंटेनर के भीतर पत्तन को छोड़कर अन्य एजेंसी द्वारा किया जाता है :- (क) कंटेनर से बाहर प्रचालन पत्तन द्वारा किए जाते हैं (ख) कंटेनर से बाहर प्रचालन पत्तन को छोड़कर अन्य एजेंसी द्वारा किए जाते हैं (iii) जहां पर प्रचालन केवल कंटेनर के भीतर पत्तन द्वारा (अंशतः अथवा पूर्णतः) किया जाता	2700.00 270.00 900.00 112.50 135.00
7.	अन्य प्रभारों के अतिरिक्त अग्निशमन कर्मियों की तैनाती सहित खतरनाक-1 कार्गो से लदे कंटेनर को प्रदान की गई सेवाओं के लिए	900.00
8.	तट पर उत्तराई अथवा विलोमतः या किसी अन्य प्रचालन के लिए पोत/बजरे हेतु रेल-आरोहित घाट क्रेन (आरएमक्यूसी)/चल बंदरगाह क्रेन (एचएचसी) का प्रयोग	750.00
9.	हैच के ढक्कन को खोलने और उसे बदलने के लिए चल बंदरगाह क्रेन (एमएचसी)/रेल-आरोहित घाट क्रेन (आरएमक्यूसी)/अन्य किसी पत्तन उपस्कर का प्रयोग	2000.00

#### खण्ड 11, 12, 13 और 14 के लिए टिप्पणी

- (i) लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार एस.11, एस.12, एस.13 और एस.14 में निर्दिष्ट दरों का 1.5 गुना होगा । 40' से अधिक के कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार एस.11, एस.12, एस.13 और एस.14 में निर्दिष्ट दरों का 2 गुना होगा ।
- (ii) जहां दरों में पत्तन उपस्कर की सेवाएं शामिल हैं, वहां उसमें एमएचसी/आरएमक्यूसी की सेवा शामिल नहीं होती । एमएचसी/आरएमक्यूसी के प्रयोग के लिए एस.14, क्रम सं० 8, जैसा भी मामला हो, में निर्दिष्ट दरें लगाई जाएंगी ।
- (iii) एस.11.2 के अधीन निर्दिष्ट दरें आईसीडी, जो कोलकाता पत्तन न्यास के माध्यम से उतारे/पोतलदान किए जाते हैं, (कोसीपुर को छोड़कर) से भिन्न गंतव्य स्थल से/तक रेलवे द्वारा वहन किए गए कंटेनरों पर भी लागू होंगे ।
- (iv) अगर केवल एक प्रचालन किया जाता है तो क्रम सं० 14, क्रम सं० 9 में निर्दिष्ट हैच कवर प्रहस्तन प्रभार का आधा प्रभार लगाया जाएगा ।

## एस.15 कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर भंडारण प्रभार

एस.15.1 एस.15.2, एस.15.4 और एस.15.8 में निर्दिष्ट से भिन्न लदे हुए आयात कंटेनर पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा:-

अवधि	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए अमरीकी डॉलर	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए रुपयों में तटीय दर
उतरने के दिन के बाद पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
चौथे दिन से 9वें दिन तक	2.25	100.39
10वें दिन से 15वें दिन तक	4.50	200.79
16वें दिन से 20वें दिन तक	6.75	301.18
21वें दिन से 30वें दिन तक	13.50	602.37
31वें दिन से आगे तक	27.00	1204.74

एस.15.2 राहत सामग्रियों वाले लदे हुए आयात कंटेनर पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

अवधि	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए अमरीकी डॉलर	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए रुपयों में तटीय दर
उतरने के दिन के बाद पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
चौथे दिन से 9वें दिन तक	2.25	100.39
10वें दिन से 15वें दिन तक	4.50	200.79
16वें दिन से 20वें दिन तक	5.40	240.95
21वें दिन से 30वें दिन तक	6.75	301.18
31वें दिन से आगे तक	9.00	401.58

टिप्पणी : एस.15.2 के प्रयोजनार्थ राहत सामग्री का अर्थ मिशनरीज ऑफ चैरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केयर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी और अन्यो जैसे स्वैच्छिक/राहत संगठन द्वारा आयातित और केंद्रीय सरकार/राज्य सरकार अथवा नेपाल/भूटान सरकार के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी अथवा उनके स्थानीय कंसुलेट जनरल द्वारा प्रमाणन के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा जैसा स्वीकार किया जाए, कार्गो होगा ।

एस.15.3 आईसीडी कंटेनर (कोसीपुर से और खतरनाक-1 कार्गो से लदे कंटेनर से भिन्न) को छोड़कर लदे हुए निर्यात/स्टॉक कंटेनर पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा ।

अवधि	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए अमरीकी डॉलर	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए रुपयों में तटीय दर
प्राप्त करने/भरने के दिन से पहले 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
11वें दिन से 15वें दिन तक	2.25	100.39
16वें दिन से आगे तक	3.15	140.55

एस.15.4 कोसीपुर और खतरनाक-1 कार्गो से लदे कंटेनर को छोड़कर लदे हुए आयात आईसीडी कंटेनर पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

अवधि	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए अमरीकी डॉलर	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए रुपयों में तटीय दर
उतरने के दिन के बाद पहले 20 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
21वें दिन से 30वें दिन तक	2.25	100.39
31वें दिन से आगे तक	4.50	200.79

एस.15.5 कोसीपुर और खतरनाक-1 कार्गो से लदे कंटेनर को छोड़कर लदे हुए निर्यात आईसीडी कंटेनर पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

अवधि	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए अमरीकी डॉलर	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए रुपयों में तटीय दर
उतरने के दिन के बाद पहले 20 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
21वें दिन से 30वें दिन तक	2.25	100.39
31वें दिन से आगे तक	4.50	200.79

एस.15.6 आयात रिक्त कंटेनरों पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

अवधि	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए अमरीकी डॉलर	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए रुपयों में तटीय दर
उतरने के दिन के बाद पहले 3 दिनों के लिए	शून्य	निःशुल्क
चौथे दिन से 9वें दिन तक	2.25	100.39
10वें दिन से 15वें दिन तक	4.50	200.79
16वें दिन से 20वें दिन तक	6.75	301.19
21वें दिन से 30वें दिन तक	9.00	401.58
31वें दिन से आगे तक	13.50	602.37

एस.15.7 निर्यात/स्टॉक रिक्त कंटेनरों पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

अवधि	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए अमरीकी डॉलर	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए रुपयों में तटीय दर
उतरने के दिन के बाद पहले 3 दिनों के लिए	निःशुल्क	निःशुल्क
चौथे दिन से 9वें दिन तक	2.25	100.39
10वें दिन से 15वें दिन तक	4.50	200.79
16वें दिन से 20वें दिन तक	6.75	301.19
21वें दिन से 30वें दिन तक	9.00	401.58
31वें दिन से आगे तक	13.50	602.37

एस.15.8 खतरनाक-1 वाले भरे हुए आयात/निर्यात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार सामान्य भरे हुए आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए लागू भंडारण प्रभारों का 1.25 गुना वसूल किए जाएंगे ।

एस.15.9 लदे हुए मोतांतरण कंटेनर (खतरनाक-1 कार्गो से भिन्न कार्गो सहित) पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

अवधि	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए अमरीकी डॉलर	प्रति टीईयू प्रति दिन या उसके भाग के लिए रुपयों में तटीय दर
उतरने के दिन के बाद पहले 20 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
21वें दिन से 30वें दिन तक	2.25	100.39
31वें दिन से आगे तक	4.50	200.79

खण्ड 15 के लिए टिप्पणी :

1. निःशुल्क अवधि के परिकलन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और कोलकाता पत्तन न्यास के गैर-प्रचालनात्मक दिवसों को छोड़ दिया जाएगा । निःशुल्क अवधि के परिकलन के लिए रविवार को नहीं छोड़ा जाएगा, जब तक कि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और कोलकाता पत्तन न्यास के गैर-प्रचालनात्मक दिवस रविवार को नहीं पड़ते ।

विलंब शुल्क प्रभार लगाना प्रारंभ होने के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित दिवसों अथवा कोलकाता पत्तन न्यास के गैर-प्रचालनात्मक दिवसों के लिए कोई छूट नहीं दी जाएगी ।

2. लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनर पर भंडारण प्रभार एस.15 में निर्दिष्ट दरों के 2 गुने की दर पर लगाया जाएगा और 40' से अधिक के कंटेनर पर भंडारण प्रभार एस.15 में निर्दिष्ट दरों के 3 गुने की दर पर लगाया जाएगा ।
3. आयात के लिए लदे और रिक्त कंटेनर/पोतांतरण कंटेनर (खतरनाक-। कार्गो से लदे कंटेनर को छोड़कर) के उतरने की तारीख पोत के उतरने की अंतिम तारीख, जिस दिन कंटेनर को किसी विशिष्ट गोदी प्रणाली तक एक बार में ही आयातित किया जाता है, होगी । खतरनाक-। कार्गो वाले कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार के प्रयोजनार्थ उतरने की तारीख उतरने की वास्तविक तारीख होगी ।
4. पिछली अवतरण तारीख (एलएलडी) वह तारीख होती है, जिस पर पोत अपनी आयात उतराई पूरी करता है । तथापि, केओपीटी किसी पोत से पहले ही उतारे गए कंटेनर के लिए ऐसी एलएलडी की अन्य तारीख घोषित कर सकता है, जहां पर पोत पत्तन पर कोई दोष/कारण आरोप्य न होने के कारण 24 घंटे से अधिक के लिए कार्यरत बर्थ में कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा है । ऐसे मामलों में, किसी भी पोत के लिए एक से अधिक एलएलडी हो सकती है ।
5. आयात कंटेनरों के लिए रूकने की निःशुल्क अवधि (भंडारण) कंटेनर के उतरने के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि टर्मिनल में कंटेनर के प्रवेश करने की अवधि से प्रारंभ होगी ।
6. लदे हुए निर्यात कंटेनर, जिसका भरण गोदी के भीतर किया गया है, के मामले में निर्यात कार्गो से भरण प्रारंभ करने की तारीख एस. 15.3 के अनुसार दर सुनिश्चित करने के लिए पहला दिन माना जाएगा ।
7. अगर, सुपुर्दगी के प्रयोजनार्थ आयात से लदे कंटेनर का लदान कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा ट्रक/ट्रेलर के प्रवेश के समय से 24 घंटे के भीतर, जैसा केडीएस में प्रवेश द्वार पत्र (ईजीपी)/एचडीसी में लदान आदेश के निर्गमन अथवा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर यथा निर्णीत ऐसे अन्य दस्तावेजों में दर्शाया गया है, उस अवधि, जिसके दौरान ऐसे कंटेनरों का लदान उक्त 24 घंटे के बाद किया जाता है, के लिए भंडारण प्रभार पर 75% की छूट दी जाएगी। उपरोक्त छूट की अनुमति तभी दी जाएगी, बशर्ते कि कंटेनर का लदान उस क्षेत्र, जहां विशेष रूप से केवल पत्तन के उपस्कर का प्रयोग किया जाता है, से किया जा रहा हो । ऐसी छूट लागू नहीं होगी, जब आयातक पूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज की प्रस्तुति के पूर्व अग्रिम लदान के लिए आवेदन देता है ।
8. परित्याक्त एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित रूप से परित्याग की सूचना की प्राप्ति तक अथवा कंटेनर के उतरने की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे :-
  - (क) (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है, अथवा
  - (ii) अगर परेषिती ऐसा परित्याग का पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
    - (क) लाइन/एमएलओ कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करेगा और या तो उसे पत्तन परिसर से वापस लेगा अथवा हटाएगा; और
    - (ख) लाइन/एमएलओ कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर लगे सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा ।
  - (ख) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और बुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनके विफल रहने के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि नौवहन लाइनों/एमएलओ द्वारा कार्गो को उतारने के लिए अथवा लदे हुए कंटेनर को पत्तन परिसर से हटाने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं कर ली जाए ।
  - (ग) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता हो, तो लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और बुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो की निकासी के लिए सीमाशुल्क के आदेश की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएगा । अन्यथा, जब कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क के बंधित क्षेत्र में ले जाया जाना चाहिए और उस मामले में ऐसे हटाने के दिन से भंडारण प्रभार लागू नहीं होंगे ।
9. गोदी में प्राप्त, परंतु बाद में पोतलदान किए बिना वापस लिए गए लदे हुए निर्यात कंटेनर के लिए कोई निःशुल्क अवधि की अनुमति नहीं होगी। ऐसे कंटेनरों के लिए एस.15.3 में निर्दिष्ट उच्चतम दर प्राप्त करने की तारीख से पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक लागू होगी ।
10. गोदी में प्राप्त लदे हुए निर्यात कंटेनर के लिए कोई निःशुल्क भंडारण अवधि की अनुमति नहीं दी जाएगी, अगर बाद में उसे खाली किया जाता है और कार्गो को पत्तन परिसर से वापस लिया जाता है । ऐसे कंटेनरों के लिए एस.15.3 में निर्दिष्ट उच्चतम दर प्राप्त करने की तारीख से खाली करने की तारीख तक लागू होगी और कार्गो पर एस.7.6 में निर्दिष्ट दर खाली करने की तारीख के बाद की तारीख से सुपुर्दगी की तारीख तक लागू होगी ।

11. अगर गोदी परिसर के भीतर कंटेनर के रहने के दौरान कंटेनर की स्थिति में लदे हुए से खाली में अथवा दिलोमतः परिवर्तन किया जाता है, तो उक्त कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि का परिकलन प्रत्येक चरण पर अलग-अलग किया जाएगा ।
12. उस अवधि, जिसके दौरान कोलकाता पत्तन न्यास उस पर आरोप्य कारणों से प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी करने की स्थिति में नहीं है, के लिए भंडारण प्रभार नहीं लगेगा ।

## भाग-III

## विविध प्रभार

## एस.16 विविध प्रभार :

## एस.16.1 विविध सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :

क्र.सं	विवरण	दर रुपए में
1.	अल्प अवतरण प्रमाणपत्र/आऊट-टर्न रिपोर्ट या कोई प्रमाणपत्र या संशोधन जारी करने की दूसरी प्रति जारी करना	40/- रुपए प्रति प्रमाणपत्र/रिपोर्ट/संशोधन
2.	(क) राजपत्र और बिक्री की विज्ञापन लागत (ख) व्यापार जगत को बर्थिंग सूची/संचलन/गेट नोटिस की बिक्री की लागत	100/-रुपए प्रति प्रकाशन 2/- प्रत्येक मासिक अंशदान प्रत्येक 40/-रुपए वार्षिक अंशदान प्रत्येक 450/-रुपए
3.	साइडिंग पर वैगन के लदान/उताराई का मिलान करने के लिए टैली स्टॉफ की आपूर्ति	200/- प्रति एक्सल
4.	लॉरी के एस्कोर्टिंग के लिए स्टाफ की आपूर्ति	400/-रुपए प्रति व्यक्ति
5.	अतिरिक्त श्रमिकों का नियोजन (प्रयोक्ताओं द्वारा मांग पत्र पर)	300/-रुपए प्रति पाली प्रति व्यक्ति
6.	कोलकाता पत्तन न्यास के सड़क तौल-सेतु का प्रयोग	खाली वाहन के लिए न्यूनतम 20/-रुपए और लदे हुए वाहन के लिए 40/रुपए के शर्ताधीन 4/-रुपए प्रति टन
7.	जिस कार्गो जिस पर घाटशुल्क प्रभार लगाया नहीं जाता है, की गेट पर सुपुर्दगी/प्राप्ति टिप्पणी : यह प्रभार 'पत्तन' के नियंत्रणाधीन क्षेत्र और उस प्रचालक, जिसे महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन बर्थ आवंटित किए गए हैं, के नियंत्रणाधीन क्षेत्र के बीच कार्गो के अंतरण के लिए लागू नहीं होगा ।	22.50/-रुपए प्रति टन
8.	लोकोमोटिव को किराए लेना	न्यूनतम 10000/-रुपए के शर्ताधीन 2500/-रुपए प्रति घंटा
9.	नॉन-कमीशंड वैगन या भारतीय रेलवे के अतिरिक्त अन्य पक्ष के स्वामित्वाधीन वैगन पर स्थिरकारी प्रभार	12/-रुपए प्रति एक्सल प्रति दिन । ऐसे वैगन लोकोमोटिव के वाहन के लिए क्रम सं० 8 में यथाविनिर्दिष्ट लोकोमोटिव किराया प्रभार लगाया जाएगा ।
10.	उत्लंघन, स्थानीय वाहन और वैगन विलंबन प्रभार	रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर यथा निर्धारित/स्वीकृत दर लगाई जाएगी और कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा रेलवे अधिसूचना की प्राप्ति की तारीख से प्रभावी होगी ।
11.	केडीएस रेलवे प्रणाली में पहुंचने वाले वैगनों पर रेलधारित कार्गो पर समेकित प्रभार	
(क)	गोदी/जेट्टी के भीतर बर्थ/शेड में लादे हुए/खाली किए कंटेनरों को न ले जा रहे वैगनों पर ।	12/-रुपए प्रति टन वैगन की चिन्हित दुलाई क्षमता पर ।
(ख)	गोदी से बाहर साइडिंग या स्थानों में लादे गए या खाली किए गए कंटेनरों को न ले जा रहे वैगनों पर	35/- प्रति टन वैगन की चिन्हित दुलाई क्षमता पर



## 12. निम्नलिखित प्रत्येक पत्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार

(क)	सचल/पोत भरन क्रेन	3000.00	प्रति पाली
(ख)	फोर्क लिफ्ट	1000.00	- तदैव -
(ग)	तटीय क्रेन	1200.00	- तदैव -
(घ)	ट्रैक्टर	500.00	- तदैव -
(ङ)	ट्रालर :-		
(i)	10 एमटी एसडब्ल्यूएल तक	500.00	- तदैव -
(ii)	10 एमटी एसडब्ल्यूएल से अधिक	750.00	- तदैव -
(च)	पे-लोडर		
(i)	1 घनमीटर क्षमता तक	2500.00	- तदैव -
(ii)	1 घनमीटर क्षमता से अधिक	5000.00	- तदैव -
(छ)	हैंड ट्रक	25.00	- तदैव -
(ज)	एयर कंप्रेसर	1250.00	- तदैव -
(झ)	बुलडोजर 10 एमटी और अधिक	7000.00	- तदैव -
( )	बुलडोजर 10एमटी से कम	3500.00	- तदैव -
(ट)	कैटिलीयर क्रेन	20,000.00	- तदैव -
(ठ)	फ्लोटिंग क्रेन (30 टन क्षमता से अधिक)	30,000.00	प्रति उपस्कर प्रति पाली
(ड)	टॉपलिफ्ट ट्रक/रीच स्टेकर	13,000.00	-तदैव -
(ढ)	स्प्रेडर (20 फुट)	1500.00	- तदैव -
(ण)	अग्निशमन फ्लोटों को छोड़कर, अग्निशमन उपकरणों और उपस्कर का प्रयोग	2000.00	प्रति घंटे तथा उपभोग्य लागत पर

एस.16.2 वजन/पुनःवजन के लिए रेलवे तौल-सेतु तक वैगन के वहन के लिए एस.16.1 के क्रम सं० 8 के अधीन यथा निर्दिष्ट लोकोमोटिव प्रभार लगाया जाएगा। यह रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर यथा नियत पुनः वजन प्रभार के अतिरिक्त है।

एस.16.3 अगर किसी वैगन को कोलकाता गोदी रेलवे प्रणाली में आगमन के बाद उतारे बिना पुनः बुक किया जाता है, तो एस.16.1 के क्रम सं० 11 के अधीन यथा निर्दिष्ट समेकित प्रभार केवल एक बार ही लगाया जाएगा।

एस.16.4 गोदी/जेट्टी के भीतर बर्थ/शेड के अतिरिक्त अन्य स्थानों पर खाली किए गए निर्यात कार्गो को ढोने वाले और तत्पश्चात केडीएस के माध्यम से पोतलदान किए गए वैगन पर एस.16.1 के क्रम सं० 11 (क) के अधीन निर्दिष्ट दर पर समेकित प्रभार लगाया जाएगा, बशर्ते कि निर्यातक/उसका एजेंट ऐसे पोतलदान, जो कोलकाता पत्तन न्यास को स्वीकार्य है, के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करता है।

एस.16.5 अंडमान और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच तटीय व्यापार में लगे पोत के लिए एस.16.1, क्रम सं० 12(ग) में निर्दिष्ट तटीय क्रेन किराया प्रभार पर 50% की छूट की अनुमति दी जाएगी।

एस.16.6 जहां बिक्री के प्रयोजनार्थ किसी कार्गो के मूल्यांकन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा सर्वेक्षक/मूल्यांकक नियुक्त किया गया हो, वहां ऐसे मूल्यांकन की लागत आयातक अथवा उसके निकासी एजेंट से वसूल की जाएगी अगर कार्गो की सुपुर्दगी उनके द्वारा बिक्री से पूर्व ली जाए।

## एस.16.7 परमिट लाइसेंस :

गोदियों, जेट्टियों, क्वार्डों और घाटों में प्रवेश करने अथवा प्रचालन करने हेतु, जहां लागू हो परमिटों/लाइसेंसें के निर्गम/नवीकरण के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्र.सं	विवरण	दर रुपए में
1.	गोदी परमिट प्रति व्यक्ति	5/- प्रति दैनिक परमिट (अधिकतम 12 घंटे की वैधता) 135/- प्रति मासिक परमिट 375/- प्रति त्रैमासिक परमिट 160/- प्रति द्विवार्षिक परमिट
2.	जलयान नौतल पर वाधमैन के लिए गोदी परमिट	400/- प्रति द्विवार्षिक परमिट
3.	प्रति वाहन/ट्रेलर गोदी परमिट और जहाज के पुर्जों और भंडार ढोने वाले वाहन सर्कुलर परमिट (इसमें रात्रि का वास भी शामिल है)	25/- प्रति दैनिक परमिट 2000/- प्रति वार्षिक परमिट
4.	कटेनर उतारने-चढ़ाने के लिए सचल क्रेन/रीच स्टेकर/टॉप-लिफ्टर के लिए गोदी परमिट (इसमें रात्रि का वास भी शामिल है)	100/- प्रति दैनिक परमिट 9000/-रूपए प्रति वार्षिक परमिट

5.	फोर्क लिफ्ट/कंटेनर ढोने वाले ट्रैलर या कोई अन्य उतारने/चढ़ाने वाले उपस्कर के लिए गोदी परमिट (इसमें रात्रि का वास भी शामिल है)	60/- प्रति दैनिक परमिट 5400/- प्रति वार्षिक परमिट
6.	कार्ट के लिए गोदी परमिट (इसमें रात्रि का वास भी शामिल है)	10/- प्रति दैनिक परमिट 1,100/- प्रति वार्षिक परमिट
7.	हाकरों/बैन्डरों के लिए परमिट	750/- प्रति वार्षिक परमिट
8.	जहाजकर्म परमिट बुक (जिसमें 50 परमिट होते हैं)	500/- प्रति बुक
9.	निकासी और अग्रेषण/उतराई-चढ़ाई एजेंट लाइसेंस	200/- प्रति लाइसेंस 1 माह के लिए 2,160/- प्रति लाइसेंस 1 वर्ष के लिए 5,400/- प्रति लाइसेंस 3 वर्ष के लिए 7,200/- प्रति लाइसेंस 5 वर्ष के लिए
10.	जेट्टी सिरकार/कूपर लाइसेंस (गोदी में प्रवेश शामिल है)	120/- प्रति लाइसेंस 1 माह के लिए 1,080/- प्रति लाइसेंस 1 वर्ष के लिए 2,600/- प्रति लाइसेंस 3 वर्ष के लिए 3,600/- प्रति लाइसेंस 5 वर्ष के लिए
11.	जहाज संरम्मत/जहाज प्रकाश व्यवस्था/जहाज सर्वेक्षण/सामान्य नौतल सेवाएं (जीओएस)/जहाज विखंडन लाइसेंस	2,200/- प्रति लाइसेंस प्रति वर्ष
12.	जहाज कुलीगिरी लाइसेंस	10,000/- प्रति लाइसेंस 2 वर्ष के लिए
13.	सीडीएस पर पांडा सीटों के अधिभाग के लिए लाइसेंस	30/- प्रति मासिक लाइसेंस
14.	1 वर्गमीटर स्थान घेरने अथवा सीडीएस में अंतर्देशीय जलयान घाटों में किसी स्थान पर अस्थाई निर्माण के लिए लाइसेंस	6/- प्रति दिन 270/- प्रति तिमाही
15.	एचडीसी में अंतर्देशीय जलयान घाटों में किसी स्थान पर 1 वर्गमीटर स्थल घेरने या अस्थाई निर्माण के लिए लाइसेंस	5/- प्रति दिन 150/- प्रति तिमाही
16.	एचडीसी में ट्रक टर्मिनल प्रयोग करने के लिए प्रति ट्रक/लॉरी/ट्रेलर के लिए परमिट	15/- प्रति दैनिक परमिट 300/- प्रति मासिक परमिट

एस.16.8 क्षति/गुमशुदगी के मामले में, दूसरी प्रति/तीसरी प्रति/परमिट/लाइसेंस के निर्गम के लिए प्रभार मूल के लिए लागू दर के 50% पर लगाया जाएगा। निःशुल्क जारी परमिट के लिए ऐसा प्रभार खंड 16.7 में इसी प्रकार के परमिट के लिए उपबंधित दर का 25% होगा।

एस.16.9 परमिट/लाइसेंस में किसी संशोधन के लिए, खंड 16.1, में यथाउल्लिखित संशोधन प्रभार लगाया जाएगा।

एस.16.10 खंड 16.7 के क्रम सं० 11 और 12 के अधीन जारी लाइसेंसों के मामले में नवीकरण के लिए आवेदन लाइसेंस की समाप्ति की तारीख से कम से कम एक माह पूर्व प्रस्तुत किया जाएगा। ऊपर निर्दिष्ट अवधि के बाद प्राप्त आवेदन पर मूल का 25% अतिरिक्त शुल्क देय होगा।

#### भाग-IV

#### पोत-विखंडन संबद्ध प्रभार

एस.17 पोत-विखंडन प्रभार

एस.17.1 कोलकाता पत्तन न्यास में पोत-विखंडन कार्यकलापों के लिए प्रति एलडीटी 120/-रुपए की दर पर पोत-विखंडन प्रभार लगाया जाएगा।

टिप्पणी -

- दरों के मान के इस भाग के किसी खंड के अधीन प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ एलडीटी का अर्थ कोलकाता पत्तन न्यास से पोत-विखंडन की अनुमति प्राप्त करने के समय घोषित पोत का एलडीटी है।
- दरों में नीचे यथा उल्लिखित निर्दिष्ट अवधि के लिए 3250 वर्गमीटर के समीपस्थ भू-क्षेत्र (तट क्षेत्र सहित) के साथ पोत-विखंडन बर्थ का कब्जा लेने का प्रभार शामिल है :-

(i)	2000 एलडीटी तक के पोतों के लिए	35 दिन
(ii)	2001 से 3000 एलडीटी तक के पोतों के लिए	40 दिन

(iii)	3001 से 5000 एलडीटी तक के पोतों के लिए	50 दिन
(iv)	5001 से 8000 एलडीटी तक के पोतों के लिए	60 दिन
(v)	8001 एलडीटी और उससे अधिक तक के पोतों के लिए	70 दिन

3. टिप्पणी-2 में उल्लिखित दिनों की संख्या उस दिन, जिस दिन कोलकाता पत्तन न्यास उस पोत, जिसके लिए आवेदन दिया गया है, के पोत-विखंडन के लिए विशिष्ट अनुमति देता है, के बाद वाले दिन अथवा उस दिन, जिस दिन पोत को नामित पोत-विखंडन बर्थ में रखा जाता है, इनमें से जो बाद में हो, से प्रारंभ होगी।

- एस.17.2 अगर कोई पोत-विखंडन बर्थ किसी पोत विखंडनकर्ता के कब्जे में है और वह पहले पोत का पोत-विखंडन पूरा करने के पूर्व कोई पोत लाता है, तो पोत-विखंडनकर्ता को ऐसे लाए जाने वाले पोत के लिए उस विशेष बर्थ के आबंटन के संबंध में अन्यों की तुलना में प्राथमिकता होगी। ऐसे मामलों में दिनों की संख्या का परिकलन एस.18.1, टिप्पणी-3 में वर्णन किए गए समान तरीके से किया जाएगा।
- एस.17.3 एस.17.1, टिप्पणी-2 में निर्दिष्ट क्षेत्र की मात्रा से भिन्न अतिरिक्त भू-क्षेत्र के लिए प्रभार संगत भूमि अनुसूची के अनुसार अतिरिक्त लगाए जाएंगे।
- एस.17.4 अगर 29 केपीडी बर्थ सामने कोई अतिरिक्त भू-क्षेत्र उपलब्ध नहीं है, एस.17.1, टिप्पणी-2 में निर्दिष्ट अवधि को 10 दिन बढ़ाया जाएगा।
- एस.17.5 पत्तन उपस्कर की आपूर्ति, पत्तन द्वारा विद्युत की आपूर्ति, पत्तन अग्निशमन सेवा और पत्तन अग्निशमन कार्मिकों की तैनाती के लिए पृथक प्रभार लगाए जाएंगे।
- एस.17.6 अगर किसी पोत का विखंडन एस.17.1 अथवा एस.17.4 जैसा भी मामला हो, में निर्दिष्ट अवधि के बाद बढ़ा दिया जाता है, तो बढ़ाई गई अवधि के लिए निम्नलिखित दरों पर अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा :-

प्रतिदिन प्रति एलडीटी रुपये में दर		
(i)	2000 एलडीटी तक के पोतों के लिए	11.00
(ii)	2001 से 3000 एलडीटी तक के पोतों के लिए	10.00
(iii)	3001 से 5000 एलडीटी तक के पोतों के लिए	8.00
(iv)	5001 से 8000 एलडीटी तक के पोतों के लिए	7.00
(v)	8001 एलडीटी और उससे अधिक तक के पोतों के लिए	6.00

- एस.17.7 ऊपर एस.17.1 और खण्ड-17.4 में निर्दिष्ट अवधि के पूर्व पोत-विखंडन पूरा करने के लिए दरों के अधिकतम 10% के अध्याधीन बचत के प्रत्येक दिन के लिए ऊपर एस.17.1 में निर्दिष्ट दर के 0.5% की दर पर छूट की अनुमति दी जाएगी।

- एस.17.8 विखंडन के प्रयोजनार्थ ही कोलकाता पत्तन में आने वाले पोतों को किसी पत्तन देयता और कर्षण तथा पायलिटेज प्रभार के भुगतान से छूट दी जाएगी।

- एस.17.9 उस अवधि, जिसके लिए पोत विखंडन की प्रतीक्षा कर रहा है, के लिए बर्थ किराया और बंध घाट किराया, जैसा भी मामला हो, निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :

(i)	पहले 5 दिनों के लिए	एस.20.1 अथवा एस.21.1 में निर्दिष्ट दरों का 15%
(ii)	अगले 10 दिनों के लिए	एस.20.1 अथवा एस.21.1 में निर्दिष्ट दरों का 10%
(iii)	उसके बाद	एस.20.1 अथवा एस.21.1 में निर्दिष्ट दरों का 5%

- टिप्पणी- विखंडन के लिए प्रतीक्षारत पोत का अर्थ और उसमें वह अवधि, जिसके लिए पोत कार्गो उतारने/यात्रियों के उतरने के बाद विखंडन के लिए प्रतीक्षारत है और वैसे पोत, जिसका विखंडन के लिए नौभार में आगमन होता है, के मामले में नदी बंधघाट, गोदी बंधघाट अथवा पोत-विखंडन बर्थ में उस दिन तक, जब कोलकाता पत्तन न्यास पोत के विखंडन के लिए विशिष्ट अनुमति देता है अथवा उस दिन, जिस दिन पोत को नामित पोत-विखंडन बर्थ में रखा जाता है, इनमें से जो भी बाद में हो, में प्रतीक्षा करने की अवधि, शामिल है।

- एस.17.10 अनुमति प्राप्त करने के समय घोषित एलडीटी पर परिकलित पोत-विखंडन प्रभार का भुगतान पोत-विखंडन प्रारंभ करने के पूर्व अग्रिम रूप से किया जाएगा। अतिरिक्त प्रभार, अगर कोई हो, बिल देने पर तत्काल अदा किया जाएगा।

- एस.17.11 कर, शुल्क आदि, जैसा समय-समय पर राज्य अथवा केन्द्र सरकार या किसी कानूनी/सांविधिक प्राधिकारी द्वारा लगाया जाए, का अतिरिक्त भुगतान करना होगा।

एस.17.12 कोलकाता पत्तन न्यास में पोत-विखंडन के लिए एस.18.1 में निर्दिष्ट दर पर पोत विखंडनकर्ताओं को निम्नलिखित दरों पर छूट दी जाएगी:

प्रति वर्ष 10000 एलडीटी तक	शून्य
प्रति वर्ष 10001 से 25000 एलडीटी तक	5%
प्रति वर्ष 25001 से 40000 एलडीटी तक	10%
प्रति वर्ष 40000 एलडीटी से अधिक	15%

#### भाग-V

#### शुष्क गोदी के लिए प्रभार

एस.18. शुष्क गोदी प्रभार

एस.18.1 गोदी में लाने तथा ले जाने के प्रभार :-

पोत का आकार	1 एवं 2 एन.एस. शुष्क गोदी		1 एवं 2 के.पी. शुष्क गोदी		3 के.पी. शुष्क गोदी	
	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
1000 जीआरटी तक	3000	80316	3000	80316	3000	80316
1000 जीआरटी से अधिक	अधिकतम केवल 8000 के अधीन प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 3000+700	अधिकतम केवल 257600 के अधीन प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 80316+ 15000	अधिकतम केवल 7000 के अधीन प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 3000+700	अधिकतम केवल 225400 के अधीन प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 80316+ 15000	अधिकतम केवल 5000 के अधीन प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 3000+700	अधिकतम केवल 161000 के अधीन प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 80316+ 15000

एस.18.2 शुष्क गोदी किराया प्रभार

(i) पोत के कब्जे से पहले 10 दिनों (प्रतिदिन या उसके भाग के लिए) के दौरान

पोत का आकार	1 एवं 2 एन.एस. शुष्क गोदी		1 एवं 2 के.पी. शुष्क गोदी		3 के.पी. शुष्क गोदी	
	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
1000 जीआरटी तक	1000	22000	900	21000	900	20000
1001 से 2000 जीआरटी तक	1100	24000	1000	23000	900	21500
2001 से 3000 जीआरटी तक	1200	26000	1100	25000	900	22000
3001 से 4000 जीआरटी तक	1300	30000	1200	28000	900	22500
4001 से 5000 जीआरटी तक	1400	34000	1300	31000	900	23000
5001 से 10000 जीआरटी तक	1600	38000	1400	35000	900	24000
10001 जीआरटी से अधिक	1800	42000	1500	39000	900	25000

(ii) कब्जे के 11वें से 30वें दिन तक : प्रति दिन या उसके भाग के लिए दरों का 125% ।

(iii) कब्जे के 30वें दिन के बाद : प्रति दिन या उसके भाग के लिए एस.18.2(i) में यथावर्णित दरों का 150% ।

एस.18.3 अपने संरूपण के कारण विशेष कील ब्लॉक बिछाने की अपेक्षा वाले पोत के मामले में निम्नलिखित दरों पर अतिरिक्त किराया प्रभार लिए जाएंगे :-

(क) एस.18.2(i) में यथा निर्दिष्ट 2 दिनों मानक रूपरेखा से किसी परिवर्तन के लिए को किराया प्रभार

(ख)	एस.18.2(i) में यथा निर्दिष्ट 5 दिनों का किराया प्रभार	शुष्क गोदी बुक करने वाले पोतस्वामी/एजेंट/चार्टरकर्ता/मरम्मतकर्ता की विशिष्ट आवश्यकता की पूर्ति के लिए
एस.18.4	गोदी में पुनः लाने के प्रत्येक प्रचालन या ऐसी गतिविधि के भाग के लिए एस.18.1 में निर्धारित गोदी में लाने और ले जाने की दरों के अनुसार प्रभारों का भुगतान किया जाता है ।	
एस.18.5	प्रत्येक ब्लॉक को हटाने या पुनः अवस्थित करने के लिए प्रभार :	
	विदेशगामी पोत के लिए	75 अमरीकी डॉलर
	तटीय पोत के लिए	2000.00 रुपए
एस.18.6	पोत के किसी शुष्क गोदी के कब्जे की अवधि की गणना उसके शुष्क गोदी में प्रवेश करने के बाद गोला बारूद के बक्स को व्यवस्थित किए जाने के समय से लेकर उसके शुष्क गोदी के खाली करने के समय तक की जाएगी ।	
एस.18.7	अगर सं० 1 एन.एस. शुष्क गोदी के किसी अन्य पोत के कब्जे में होने के कारण किसी पोत की सं० 2 एन.एस. शुष्क गोदी में रोका जाता है, तो पोत के इस प्रकार रोके जाने की अवधि के लिए सामान्य शुष्क गोदी किराया प्रभारों की बजाय एस.21.1; क्रम सं० 1 के अनुसार उपयुक्त नौबंद किराया प्रभार लगाया जाएगा ।	
एस.18.8	अगर एक साझा प्रचालन सुविधा के रूप में एक से अधिक पोत एक ही शुष्क गोदी का प्रयोग कर रहे हैं, तो ऊपर एस.18.2 के अधीन निर्दिष्ट दर के 25% की छूट की प्रत्येक पोत को अनुमति दी जाएगी । कोलकाता पत्तन न्यास के पोत के साथ मिलकर शुष्क गोदी का उपयोग करने पर भी यह छूट लागू होगी ।	
एस.18.9	मरम्मत और अन्य कार्य के लिए शुष्क गोदी के क्रेन की सेवाएं निम्नलिखित दरों पर उपलब्ध कराई जा सकती हैं:-	
	क्रेन क्षमता	विदेशगामी पोत दर प्रति 8 घंटे की पाली
		विदेशगामी पोत से भिन्न दर प्रति 8 घंटे की पाली
	1. 25 टन	150 अमरीकी डॉलर 3000.00 रुपए
	2. 7 टन	60 अमरीकी डॉलर 2000.00 रुपए
	3. 6 टन तक	30 अमरीकी डॉलर 1000.00 रुपए
टिप्पणी:	क्रेन सुविधा क्रेन उपलब्ध होने पर ही दी जाएगी तथा शुष्क गोदी के कब्जे अथवा किराया प्रभारों पर इसका कोई प्रभाव नहीं होगा ।	
एस.18.10	पोत कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा उसे आपूर्ति की गई बिजली के लिए वास्तविक के आधार पर भुगतान करेगा ।	
एस.19.	दरों के मान के भाग-VI के अधीन पोत-संबद्ध प्रभारों में रियायत	
एस.19.1	शुष्क गोदी में आने के लिए ही पोत दरों के मान के भाग-VI में यथा निर्दिष्ट लागू दरों के 25% पर पत्तन देयताएं, कर्षण प्रभार और पायलिटेज और बर्थ किराए/नौबंद किराए का भुगतान करेगा । तथापि, 1000 जीआरटी तक के ऐसे पोत के लिए बर्थ, गोदी बोया, नदी बंधघाट और नदी लंगरगाह में आगमन की तारीख से पहले 20 दिनों के लिए कोई बर्थ किराया/नौबंद किराया नहीं लगाया जाएगा । इसी प्रकार कोई पायलिटेज शुल्क नहीं लगाया जाएगा, अगर 1000 जीआरटी तक का पोत भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 31 के उपबंध के अधीन दी गई छूट के अनुसार नदी पायलेट की सेवाओं की अपेक्षा किए बिना पत्तन में प्रवेश करता अथवा प्रस्थान करता है ।	
एस.19.2	कार्गो उतारने/यात्रियों के उतरने के बाद शुष्क गोदी की सुविधाएं लेने वाला पोत उस पाली, जब पोत शुष्क गोदी में रहने के लिए तैयार है, के बाद की पाली से दरों के मान के भाग-VI में यथा निर्दिष्ट लागू दरों के 25% पर बर्थ किराया/नौबंद किराया का भुगतान करेगा ।	
एस.19.3	पोत के अंतरण के लिए अंतरण प्रभार, अगर लागू हो, दरों के मान के भाग-VI में यथानिर्दिष्ट लागू दरों के 25% पर लगाया जाएगा ।	

## भाग-VI

विदेश व्यापार में लगे पोत और तटीय व्यापार में लगे पोत के लिए पोत-संबद्ध प्रभार

एस.20. बर्थ किराया

एस.20.1 गोदी बर्थ/नदी पार्श्व जेट्टी पर पोत का बर्थ किराया निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

क्र०सं०	पोत का विवरण	प्रति जीआरटी प्रति घंटा दर
1.	क्रम सं० 4 में यथा निर्दिष्ट को छोड़कर विदेश व्यापार में लगे पोत (अमरीकी मुद्रा में)	न्यूनतम 6 डॉलर प्रति घंटा के अधीन 0.25 सेंट

- |    |  |   |
|----|--|---|
| 2. | अंडमान और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच चलने वाले से भिन्न और क्रम सं० 4 में यथा निर्दिष्ट को छोड़कर तटीय व्यापार में लगे पोत (भारतीय मुद्रा में) | न्यूनतम 90/-रुपए प्रति घंटा के अधीन<br>0.038 रुपए |
| 3. | अंडमान और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच तटीय व्यापार में लगे पोत (भारतीय मुद्रा में)  | न्यूनतम 27/-रुपए प्रति घंटा के अधीन<br>0.027 रुपए |
| 4. | प्रदर्शनी पोत के मामले में ऊपर क्रम सं० 1 और 2, जैसा भी मामला हो, में निर्दिष्ट दरों का 50% वसूल किया जाएगा ।                                  |   |

**टिप्पणी :**

- (i) अगर कोई पोत पत्तन पर अनारोप्य कारणों से अवकाश दिवस पर कार्य के लिए अपनी बुकिंग के बदले कार्य नहीं करता तो उस पाली, जिसमें यह ऐसी बुकिंग के बदले कार्य नहीं करता, के लिए बर्थ किराया एस.20.1 में निर्दिष्ट दरों के दुगुने पर लगाया जाएगा ।
- (ii) जब भी बर्थ पर कब्जा किए किसी अन्य पोत के साथ किसी पोत को दोहरा/तिहरा किनारे पर लगाया जाता है, तो दोहरा/तिहरा किनारे पर लगाए गए ऐसे पोत पर ऊपर निर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों के 50% की दर से प्रभार लगाया जाएगा, बशर्ते कि पोत प्रचालन की स्थिति में न हो ।
- (iii) एचडीसी में नौका जेट्टी/बंगरगाह जेट्टी अथवा अन्य नदी पार्श्व जेट्टी या उतराई अथवा नौबंध पर कब्जा करने वाले मछली पकड़ने वाले ट्रॉलर पर प्रति घंटे 12.50 रुपए लगाए जाएंगे ।
- (iv) अगर कोई पोत पत्तन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी या कोलकाता पत्तन न्यास में बिजली जाने या कोलकाता पत्तन न्यास पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय रहता है, तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान लगने वाले बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य छूट की अनुमति दी जाएगी ।

**एस.20.2****प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता प्रभार**

दरों के मान के एस.20.1 के अनुसार बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त, पोतों के लिए प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान करने के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

- प्राथमिकता बर्थिंग :** न्यूनतम एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के अधीन बर्थ पर रुकने की वास्तविक कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों के 75% के समतुल्य प्रभार ।
- बेदखली प्राथमिकता बर्थिंग :** बर्थ में रुकने की वास्तविक कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार और बेदखली पोत के 'अंदर अंतरण' और 'बाहर अंतरण' के लिए एस.23.9 के अधीन दरों पर अंतरण प्रभार के 100% के समतुल्य प्रभार ।

**टिप्पणी :-**

उपरोक्त प्रभार निम्नलिखित श्रेणियों के लिए नहीं लगाए जाएंगे :-

- (i) रक्षा प्राधिकारियों द्वारा प्रत्यक्षतः किराए पर लिए गए (रक्षा प्राधिकारी उस सीमा तक प्रमाणित करते हैं) रक्षा कार्यों का वहन करने वाले पोत ।
- (ii) सद्भावना यात्रा पर आने वाले रक्षा पोत ।
- (iii) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत ।
- (iv) अन्य कोई पोत, जिसके लिए नौवहन मंत्रालय ने विशेष छूट दी है ।
- (v) प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता प्रदान करने के लिए उन पोतों से शुल्क नहीं लिया जाता, जो सामान्य नीति के अनुसार किसी निर्दिष्ट कार्यों का वहन करते हैं तथा उस प्रकार के कार्यों के प्रहस्तन के लिए आरक्षित बर्थ पर लंगर डालते हैं । तथापि, जब भी निर्दिष्ट कार्यों की श्रेणी के भीतर या अन्यथा किसी पोत को 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता' प्रदान की जाती है, तो पत्तन 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता', जैसा भी मामला हो, प्रदान करने के लिए शुल्क का संग्रहण करेगा ।  
'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए शुल्क लगाया जाता है, यदि किसी विशिष्ट प्रयोक्ता को किसी घाट पर एकमात्र सुविधा प्रदान की गई हो । शुल्क तब भी लगाया जाएगा, यदि विशिष्ट प्रयोक्ता को दी गई एकमात्र सुविधा वाले घाट पर किसी अन्य पोत को 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता' प्रदान कर जगह दी गई हो ।
- (vi) उन पोतों पर 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए शुल्क लागू नहीं होगा, जहां 'प्राथमिकता/ बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के आवश्यक निर्देश तो जारी किए गए हैं, किंतु आगमन पर ऐसे पोतों को उनकी बारी आने पर सामान्य क्रम में स्थान दिया गया है ।
- (vii) 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए उन पोतों पर शुल्क नहीं लगाए जाते हैं, जिन्हें सरकार के अनुमोदन से दीघावधिक आधारित पट्टे पर दिए गए घाट पर स्थान दिया जाता है तथा जो पट्टाधारी के खाते पर हैं, किंतु शुल्क

लगाया जाएगा, यदि किसी प्रयोक्ता के किसी पोत को 'प्राथमिकता/ बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करके पट्टाधारी बर्थ पर स्थान दिया जाता है ।

#### एस.21. नौबंद/लंगरगाह

एस.21.1. जब पोत गोदी बोया/नदी नौबंद अथवा केडीएस/एचडीसी में किसी अन्य नौबंद/लंगरगाह में नौबंद/लंगर डालता है तो निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्र०सं०	पोत का विवरण तथा कब्जे का स्थान	विदेश व्यापार में लगे पोत के लिए प्रति घंटे या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर (अमरीकी मुद्रा में)	तटीय व्यापार में लगे पोत के लिए प्रति घंटे या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर (रुपए में)
1.	किसी गोदी बोया में नौबंद किया गया पोत	0.12 सेंट	0.02 रुपए
2.	किसी नदी नौबंद/किसी अन्य नौबंद पर नौबंद किया गया पोत	0.06 सेंट	0.01 रुपए
3.	नदी लंगरगाह अथवा किसी अन्य लंगरगाह में लंगर डाला हुआ पोत	0.035 सेंट	0.005 रुपए

#### एस.22. विविध

एस.22.1 पोतों को विविध सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्र०सं०	सेवा	विदेश व्यापार में लगे पोत (अमरीकी मुद्रा में)	तटीय व्यापार में लगे पोत (रुपए में)
1.	मांग पत्र देने पर विशेष कार्य के लिए लांच का किराया	100 प्रति घंटा	2600.00 प्रति घंटा
2.	फायर फ्लोट का किराया	1000 प्रति दिन	2600.00 प्रति दिन
3.	स्किन गोताखोर/गैस मास्क गोताखोर का किराया	10 प्रति घंटा	260.00 प्रति घंटा
4.	ड्रेस गोताखोर का किराया	200 प्रति घंटा	52.00 प्रति घंटा
5.	गोताखोरी संबद्ध कार्यों के लिए तैनात अतिरिक्त श्रमिक	3 प्रति घंटा	75.00 प्रति घंटा
6.	स्वच्छ जल की आपूर्ति		
	(क) पाइपलाइन के माध्यम से	5.60 प्रति 1000 लीटर	180.00 प्रति 1000 लीटर
	(ख) जल नौका के माध्यम से	7 प्रति 1000 लीटर	225.00 प्रति 1000 लीटर
7.	विद्युत की आपूर्ति	0.25 प्रति यूनिट जमा 30 संस्थापन प्रभार	5.00 प्रति यूनिट जमा 500.00 संस्थापना प्रभार
8.	यात्रियों को ले जाने वाले पोत पर	-	प्रति पूर्ण यात्रा 5000.00 अथवा प्रति चरण के लिए 2500.00

एस.22.2. एस.22.1(1 से 5) के अधीन किसी मांग को रद्द करने के लिए विशिष्ट सेवा के लिए लागू प्रभार के 10% की दर पर प्रभार लगाया जाएगा ।

एस.22.3. कोलकाता पत्तन न्यास में प्रहस्तन किए गए पीओएल टैंकर/अन्य पोतों से नौभार-जल के शोधन के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :

जीआरटी में पोत की क्षमता	विदेश व्यापार में लगे पोत (अमरीकी डॉलर में)	तटीय व्यापार में लगे पोत (रुपए में)
5000 जीआरटी तक के पोत	480.00 प्रति फ़ीट	12500.00 प्रति पोत
5000 जीआरटी से अधिक और 20000 जीआरटी तक के पोत	900.00 प्रति पोत	23500.00 प्रति पोत
20000 जीआरटी से अधिक के पोत	4500.00 प्रति पोत	117500.00 प्रति पोत

- एस.22.4. एस.23.3 के अधीन किसी मांग को रद्द करने के लिए विशिष्ट सेवा के लिए लागू प्रभार के 20% की दर पर प्रभार लगाया जाएगा ।
- एस.23. पोतों का कर्षण शुल्क और पायलिटेंज
- एस.23.1 किसी पोत पर सैंडहेड से अंतर्गंगा के दौरान सीधे या किसी अन्य स्थान के मार्ग से होते हुए कोलकाता गोदी प्रणाली अथवा हल्दिया गोदी कॉम्प्लेक्स में किसी स्थान तक तथा बहिर्यात्रा के दौरान सीधे या किसी अन्य स्थान से होते हुए वापस सैंडहेड तक पायलिटिंग के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्र०सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेश व्यापार में लगे पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय व्यापार में लगे पोत (रुपए)
1.	30000 जीआरटी तक के लिए		
(क)	अंडमान और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच ही चलने वाले तटीय पोत	-	न्यूनतम 11440/-रुपए के अधीन 11.33 रुपए प्रति जीआरटी
(ख)	अन्य पोत	न्यूनतम 1400 डॉलर के अधीन 66 सेंट	न्यूनतम 26000/-रुपए के अधीन 11.88 रुपए प्रति जीआरटी
2.	30000 जीआरटी से अधिक और 60000 जीआरटी तक के लिए		
(क)	अंडमान और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच ही चलने वाले तटीय पोत	-	30001 से 60000 जीआरटी पर 3,39,768/-रुपए + 9.06 रुपए प्रति जीआरटी
(ख)	अन्य पोत	30001 से 60000 जीआरटी पर 19,305 डॉलर + 51.46 सेंट प्रति जीआरटी	30001 से 60000 जीआरटी पर 3,56,400/-रुपए + 9.504 रुपए प्रति जीआरटी
3.	60000 जीआरटी से अधिक जीआरटी के लिए		
(क)	अंडमान और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच ही चलने वाले तटीय पोत	-	60000 से अधिक जीआरटी पर 6,11,523/- रुपए + 7.92 रुपए प्रति जीआरटी
(ख)	अन्य पोत	60000 से अधिक जीआरटी पर 34,749 डॉलर + 45.045 सेंट प्रति जीआरटी	60000 से अधिक जीआरटी पर 6,41,520/- रुपए + 8.316 रुपए प्रति जीआरटी

- एस.23.2 सैंडहेड से वास्तविक जेट्टी या सागर/हल्दिया/डायमंड हार्बर लंगरगाह अथवा हल्दिया लंगरगाह या डायमंड हार्बर के नीचे किसी अन्य नदी लंगरगाह तक और वापस पायलिटेंज का उपयोग करने वाले पोत, जिन्हें कोलकाता गोदी प्रणाली अथवा हल्दिया गोदी कॉम्प्लेक्स में किसी अन्य स्थान तक पायलिटेंज की अपेक्षा नहीं है, को ऊपर एस.23.1 में निर्दिष्ट दर में 25% की छूट की अनुमति दी जाएगी ।
- एस.23.3 सैंडहेड से हल्दिया लंगरगाह तक वापस पायलिटेंज का उपयोग करने वाले पोत, जिन्हें कोलकाता गोदी प्रणाली अथवा हल्दिया गोदी कॉम्प्लेक्स में किसी अन्य स्थान तक पायलिटेंज की अपेक्षा नहीं है, को खंड 23.1 में निर्दिष्ट पायलिटेंज दर में 20% की छूट की अनुमति दी जाएगी ।
- एस.23.4 एस.23.1 में दरों का 50% अंतर्गंगा अथवा बहिर्यात्रा पर लागू होगा ।
- एस.23.5 भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 31 के उपबंधों के अधीन निदेशक, समुद्री विभाग द्वारा दी गई छूट के रूप में नदी पायलेट की सेवाओं की अपेक्षा किए बिना जो पोत पत्तन में प्रवेश करता है अथवा वहां से रवाना होता है, को अंतर्गंगा अथवा बहिर्यात्रा, जैसा भी मामला हो, के लिए न्यूनतम प्रभार सहित उपरोक्त दरों के 30% की छूट की अनुमति दी जाएगी ।
- एस.23.6 लैंस पोतों के मामले में उक्त दरों में बर्थ में खड़ा करने तथा नौकाओं के बेड़े को ठहराने के प्रभार शामिल हैं ।
- एस.23.7 फिशिंग ट्रॉलर/विदेशी नौका/तटीय नौका और उनके कर्षण टग/लांच, अगर कोई हो, के पायलिटिंग के लिए एस.23.1 अथवा एस.23.4, जैसा भी मामला हो, के अधीन निर्दिष्ट दरों के 50% की दर पर प्रभार लगाए जाएंगे ।



- एस.23.8 जब कोई पोत एक ही समुद्री यात्रा में कोलकाता गोदी प्रणाली और हल्दिया गोदी काम्प्लेक्स, दोनों में आता है, तब अंतर्यात्रा के लिए उस गोदी प्रणाली, जहां पोत पहले आता है, द्वारा प्रभार लगाया जाएगा और बहिर्यात्रा के लिए प्रभार दूसरी गोदी प्रणाली द्वारा लगाया जाएगा ।
- एस.23.9 एचडीसी और बजबज/सागर/डायमंड हार्बर/रायचौक अथवा केडीएस के किसी स्थान के बीच पोतों के आवागमन, जो एस.23.1 में यथा वर्णित अंतर्यात्रा अथवा बहिर्यात्रा का भाग नहीं है, के लिए उस गोदी प्रणाली, जहां से यात्रा प्रारंभ होती है, द्वारा प्रत्येक आवागमन के लिए एस.23.1 के अधीन निर्दिष्ट दरों के 40% की दर पर पायलिटेज शुल्क लगाया जाएगा ।
- एस.23.10 अंतरण प्रभार
- पत्तन की सुविधा से भिन्न, के लिए पोत के अंतरण के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्र०सं०	अंतरण की प्रकृति	प्रत्येक अंतरण के लिए प्रति जीआरटी दर	
		विदेश व्यापार में लगे पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय व्यापार में लगे पोत (रुपए)
1.	केडीएस के भीतरी अथवा केवल एचडीसी के भीतर	न्यूनतम 100 अमरीकी डॉलर के अधीन 10 सेंट	न्यूनतम 2500.00 रुपए के अधीन 2.50
2.	केडीएस और एचडीसी के बीच	न्यूनतम 120 अमरीकी डॉलर के अधीन 12 सेंट	न्यूनतम 3000.00 रुपए के अधीन 3.00

टिप्पणी:- (i) केडीएस से एचडीसी तक अथवा विलोमतः पोतों के अंतरण के मामले में पहले आवागमन के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा । दूसरे और अनुवर्ती आवागमन के लिए ऊपर यथा निर्दिष्ट प्रभार लगाए जाएंगे तथा प्रत्येक गोदी प्रणाली प्रभार का 50% लगाएगी ।

(ii) पत्तन की सुविधा के कारण पोत के अंतरण के लिए कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा ।

उपरोक्त प्रयोजन के लिए पत्तन की सुविधा का निम्नलिखित अर्थ होगा :-

- (i) समुद्री यात्रा की रवानगी और/अथवा बर्थ के समीप पोत का अंतरण सुविधाजनक बनाने के लिए दोहरे किनारे पर लगाए पोत का अंतरण ।
- (ii) बेदखली प्राथमिकता वाले पोत को स्थान देने के लिए एक कार्यरत बर्थ से दूसरे स्थान तक पोत का अंतरण, क्योंकि अंतरण प्रभार का वहन अन्य पोत द्वारा किया जाता है । उस पर 'पत्तन सुविधा' के लिए भी विचार किया जाएगा, अगर आने वाले पोत को प्राथमिकता प्रभार अदा करने से छूट दी जाती है जब तक प्रश्नगत पोत कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना बर्थ में निष्क्रिय था ।
- (iii) एमओयू प्राथमिकता वाले पोत को स्थान देने के लिए एक कार्यरत बर्थ से अन्य स्थान तक पोत का अंतरण, जब तक अंतरित पोत भी उसी एमओयू, जिसके अधीन अन्य पोत को प्राथमिकता दी गई थी, के अधीन प्राथमिकता के योग्य नहीं होता ।
- (iv) एमओयू प्राथमिकता सहित आने वाले और अन्य पोत (उसी एमओयू के अधीन प्राथमिकता प्राप्त करने वाले पोत को छोड़कर) द्वारा एमओयू बर्थ पर कब्जा होने के कारण एमओयू द्वारा शामिल बर्थ से भिन्न कोई अन्य बर्थ आवंटित किए जाने वाले पोत का आवंटित बर्थ से एमओयू बर्थ को अंतरण ।
- (v) कार्गो प्राथमिकता वाले पोत को स्थान देने के लिए एक कार्यरत बर्थ से अन्य स्थान को पोत का अंतरण। कार्गो प्राथमिकता का अर्थ किसी विशिष्ट बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले निर्दिष्ट कार्गो का वहन करने वाले पोत की बर्थिंग की प्राथमिकता है।
- (vi) समीपस्थ बर्थ में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए पोत का अंतरण और जब तक पोत अंतरित नहीं होता, दूसरे पोत की लंबाई अथवा अन्य समान तकनीकी प्रतिबंध के कारण समीपस्थ बर्थ में नहीं लगाया जा सकता ।
- (vii) बर्थ का तलकर्षण, मरम्मत और अनुरक्षण या पत्तन का अन्य कोई समान निर्माण कार्य करने के लिए पोत का एक बर्थ/स्थान से दूसरे में अंतरण ।
- (viii) बीच के समय में अन्य पोत को स्थान देने के लिए कार्यरत पोत की स्थिति को पुनः व्यवस्थित करने हेतु एक बर्थ/स्थान से दूसरे में पोत का अंतरण ।
- (ix) उस पोत, जो खराब मौसम के कारण कार्य नहीं कर सकता, का पत्तन के विकल्प पर उसके स्थान पर अन्य कार्य करने योग्य पोत का स्थापन करने के लिए अंतरण ।

- (x) कार्गो कार्य पूरा करने के बाद पोत का बर्थ से प्रतीक्षारत स्थान में अंतरण, अगर उपयुक्त ज्वार-भाटा की अनुपलब्धता के कारण अथवा पायलट प्रदान करने में पत्तन की असमर्थता के कारण समुद्री यात्रा पर रवानगी नहीं हो सकती, बशर्त कि शर्त के अनुसार एजेंट पायलट की बुकिंग करता है।
- (xi) किसी प्रतीक्षारत पोत (लघु ज्वार-भाटे की प्राथमिकता पर आए पोतों सहित, परंतु एजेंट के अनुरोध के अनुसार संकट में पोतों को छोड़कर) का कार्यरत बर्थ में अंतरण।
- एस.23.11 अगर एजेंट/पोतस्वामी/चार्टरकर्ता द्वारा किसी पायलट की बुकिंग बर्थ/बोया/नदी नौबंद/लंगरगाह से निकलने के निश्चित समय से 24 घंटे से कम समय पहले रद्द की जाती है, तो क्रमशः विदेश व्यापार अथवा तटीय व्यापार में लगे पोत पर 210 अमरीकी डॉलर अथवा 5480/- रुपए प्रति रद्दकरण का प्रभार लगाया जाएगा। अगर समुद्री यात्रा का प्रस्थान पायलट/टग की अनुपलब्धता या त्रुटिवश द्वार में तालाबंदी अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से रद्द किया जाता है, तो पायलट की बुकिंग के लिए कोई रद्दकरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- एस.23.12 जिन पोतों के परीक्षण किए जा रहे हैं, उनकी पायलटिंग के लिए गार्डनरीच से ऊपर तथा वहां तक परीक्षणों के लिए 10,000/-रुपए प्रति परीक्षण तथा गार्डनरीच से नीचे 25,000/-रुपए प्रति परीक्षण का प्रभार लगाया जाएगा।
- एस.23.13 सैंडहेड पर माल उतराई प्रचालन कर रहे बड़े पोत के लिए विदेशगामी पोत के मामले में प्रति जीआरटी 5 सेंट अथवा तटीय पोत के मामले में प्रति जीआरटी 1.34 रुपए का सर्व समाहित प्रभार (लंगरगाह प्रभार सहित परंतु खंड 25 के अनुसार पत्तन देयताओं को छोड़कर) लगाया जाएगा। बड़े पोत से सैंडहेड पर कार्गो उतराई करने के साथ अन्य पत्तन को प्रस्थान करने वाले छोटे पोत पर भी उपरोक्त दर लागू होगी।
- एस.23.14 एस.23.1, एस.23.4, एस.23.9 और एस.23.11 के अधीन दरों में टग/लांच और पोत के नौबंद/नौबंद से हटाने तथा मोड़ने, यदि आवश्यक हो, की सेवाएं शामिल हैं, सिवाए तब जब पोतस्वामी/एजेंट/चार्टरकर्ता की विशिष्ट मांग पर अतिरिक्त टग या लांच की सेवाएं प्रदान की जाएं।
- एस.23.15 पोतस्वामी/एजेंट/चार्टरकर्ता द्वारा मांग पर कोलकाता पत्तन न्यास के टग/प्रेषण पोत/सर्वेक्षण पोत/प्रदूषण-रोधी पोत आदि के प्रयोग के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

क्र०सं०	विवरण	विदेश व्यापार में लगे पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय व्यापार में लगे पोत (रुपए)
1.	1000 आईएचपी से अधिक के पोत	प्रति प्रचालन 600 डॉलर की न्यूनतम राशि के अधीन 200 डॉलर प्रति घंटा	प्रति प्रचालन 15600.00 की न्यूनतम राशि के अधीन 5200.00 प्रति घंटा
2.	1000 आईएचपी से अधिक के पोत	प्रति प्रचालन 750 डॉलर की न्यूनतम राशि के अधीन 250 डॉलर प्रति घंटा	प्रति प्रचालन 19500.00 की न्यूनतम राशि के अधीन 6500.00 प्रति घंटा

**टिप्पणी :** अवधि की गणना पोत के प्रचालन के लिए रवाना होने से लेकर उसके वापस आने तक अथवा दूसरे कार्य में तैनात किए जाने तक, इनमें से जो भी पहले हो, के समय से की जाएगी।

एस.23.16 बचाव प्रचालन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास के टग/पोत को तैनात करने पर 25% का अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।

एस.23.17 पोतस्वामियों/पोत के एजेंट को वास्तविक बीमा प्रीमियम जमा 20% अदा करना होगा जब भी कोलकाता पत्तन न्यास के टग/पोत को नौकरण सहायता/बचाव प्रचालन के लिए तैनात किया जाता है। ऐसे मामलों में, दुर्घटना की स्थिति में किराए पर लेने वालों के विरुद्ध क्षतिपूर्ति के दावे नहीं किए जाएंगे।

एस.24. पत्तन देयताएं

एस.24.1 कोलकाता पत्तन में प्रवेश करने वाले पोतों पर निम्नलिखित दरों पर पत्तन देयताएं लगाई जाएंगी :-

क्र०सं०	पोत का विवरण	प्रति जीआरटी की दर	एक ही पोत के संबंध में भुगतान की बारम्बारता
(i)	विदेश व्यापार में लगे पोत (अमरीकी मुद्रा में)	30 सेंट	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर संदेय है।
(ii)	अंडमान और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच चलने वाले से भिन्न तटीय व्यापार में लगे पोत (भारतीय मुद्रा में)	8.03 रुपए	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर संदेय है।

(iii)	अंडमान और कोलकाता पत्तन न्यास के बीच तटीय व्यापार में लगे पोत (भारतीय मुद्रा में)	4.64 रुपए	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर संदेय है।
(iv)	स्थिरक भार में और यात्रियों का वहन नहीं करते हुए प्रवेश करने वाले पोत	ऊपर क्र०सं० (i), (ii) और (iii) में निर्दिष्ट संबंधित दरों का 75%	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर संदेय है।
(v)	प्रवेश करने वाले पोत, जो न तो कोई कार्गो या यात्री उतारते हैं और न ही अंदर लेते हैं (परंतु इस अपवाद के साथ कि मरम्मत के प्रयोजनार्थ माल की उताराई और/अथवा पुनः लदान करना आवश्यक हो सकता है)	ऊपर क्र०सं० (i), (ii) और (iii) में निर्दिष्ट संबंधित दरों का 50%	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर संदेय है।
(vi)	माल उताराई प्रचालन के लिए सैंडहेड में कार्यरत पोत	ऊपर क्र०सं० (i), (ii) और (iii) में निर्दिष्ट संबंधित दरों का 25%	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर संदेय है।

- टिप्पणी :-
- पृथक्कृत स्थिरक भार वाले 'तेल टैंकरों' के लिए इसके अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र के 'अभ्युक्ति' कॉलम में दर्शाया गया घटा हुआ सकल टनभार पत्तन देयताएं लगाने के प्रयोजनार्थ इसका सकल टनभार माना जाएगा।
  - खाली लैश नौकाओं को उठाने के लिए दूसरी बार आने वाले लैश पोत पर कोई पत्तन देयता प्रभारित नहीं की जाएगी।
  - केडीएस और एचडीसी दोनों पर जाने वाले पोत के मामले में केडीएस और एचडीसी, दोनों में पत्तन देयताओं का 50% देय होगा।

## भाग-VII

अंतर्देशीय पोत और गैर-प्रणोदी पोत के लिए पोत-संबद्ध प्रभार

एस.25. इस अध्याय के अधीन दरें निम्नलिखित पर लागू होंगी :-

- सभी अंतर्देशीय पोत और गैर-प्रणोदी पोत (विदेशी/तटीय के रूप में वर्गीकृत पोत को छोड़कर)
- वास्तविक जेट्टी/सागर में कार्यरत सभी बजरे/नौकाएं/प्लेट/मोटर लांच (विदेशी/तटीय के रूप में वर्गीकृत पोत को छोड़कर)।

एस.26. पोतों पर रुकने का प्रभार

एस.26.1. खिदरपुर गोदी-I, खिदरपुर गोदी-II, नेताजी सुभाष गोदी, बजबज ऑयल जेट्टी, हल्दिया ऑयल जेट्टी, हल्दिया गोदी में बर्थ/जेट्टी/गोदी/बोया/अथवा अन्य किसी स्थान पर कब्जा लेने के लिए पोतों पर निम्नलिखित दरों पर रुकने का प्रभार लगाया जाएगा:-

क्र०सं०	अवधि	रुपए में दर
1.	200 टन से कम के पोत पर	
	(i) प्रवेश की तारीख से 10 दिनों तक	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 25.50
	(ii) 11वें दिन से 20वें दिन तक	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 50.00
	(iii) 21वें दिन से आगे तक	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 150.00
2.	200 टन और उससे अधिक के पोत पर	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति टन 0.60

एस.26.2. कोलकाता पत्तन न्यास के घोषित नदी पार्श्व आईवीडब्ल्यू के अधिभाग के लिए पोतों पर निम्नलिखित दरों पर रुकने का प्रभार लगाया जाएगा :-

क्र०सं०	अवधि	रुपए में दर
1.	गैर-प्रणोदी पोत पर	
	(i) 4 टन की क्षमता तक	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 15.00

	(ii) 4 टन की क्षमता से अधिक	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 40.00
2.	प्रणोदी पोत पर	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 70.00
एस.26.3.	कोलकाता पत्तन न्यास के अन्य किसी नदी पार्श्व जेट्टी/नदी नौबंद/नदी पार्श्व उतराई धरण का अधिमोग करने के लिए पर्यटन/फेरी लांच से भिन्न पोतों पर 25/- रुपए प्रति दिन की दर पर रुकने का प्रभार लगाया जाएगा ।	
एस.26.4.	कोलकाता पत्तन न्यास के नदी पार्श्व जेट्टी का प्रयोग करने वाले पर्यटक/फेरी लांच पर प्रति दिन प्रति आगमन 150/-रुपए प्रभारित किए जाएंगे ।	
एस.27.	गोदी महसूल	
एस.27.1.	घेराबंद गोदी के भीतर प्रवेश के लिए पोतों पर निम्नलिखित दरों पर गोदी महसूल प्रभार लगाया जाएगा :-	
क्र०सं०	क्षमता	रुपए में दर
1.	15 टन तक	प्रति प्रवेश प्रति पोत 200.00
2.	15 टन से अधिक	न्यूनतम 200.00 रुपए और अधिकतम 4000.00 रुपए प्रति पोत के अधीन 9.00 रुपए प्रति टन
एस.28.	गैर-प्रणोदी पोत पर विविध प्रभार	
एस.28.1.	प्रति क्राफ्ट न्यूनतम 500/-रुपए और अधिकतम 10,000/-रुपए के अधीन 85/-रुपए प्रति टन की दर पर पंजीकरण शुल्क लगाया जाएगा ।	
एस.28.2.	प्रति क्राफ्ट न्यूनतम 300/-रुपए और अधिकतम 10,000/-रुपए के अधीन 15/-रुपए प्रति टन की दर पर वार्षिक लाइसेंस शुल्क लगाया जाएगा ।	
एस.28.3.	वार्षिक लाइसेंस बढ़ाने के लिए प्रति माह वार्षिक लाइसेंस शुल्क के 25% की दर पर प्रभार लगाए जाएंगे ।	
एस.28.4.	गैर-प्रणोदी पोत पर निम्नलिखित दरों पर अन्य प्रभार लगाए जाएंगे :-	
क्र०सं०	सेवाएं	रुपए में दर
1.	यात्री नौका के लिए माझी लाइसेंस/लाइसेंस प्लेट/ लाइसेंस की दूसरी प्रति	100.00 प्रति निर्गम
2.	रजिस्ट्री के प्रमाणपत्र और लाइसेंस पर स्वामित्व के परिवर्तन का पृष्ठांकन	500.00 प्रति निर्गम
3.	रजिस्ट्री के प्रमाणपत्र की दूसरी प्रति जारी करना	300.00 प्रति निर्गम
4.	स्वामी के वर्कशॉप का सर्वेक्षण करने के लिए शुल्क :-	
	(क) पत्तन की सीमा के भीतर	प्रति आगमन न्यूनतम 500/-रुपए और अधिकतम 1000/-रुपए के अधीन 15/-रुपए प्रति टन
	(ख) पत्तन की सीमा से बाहर	प्रति आगमन न्यूनतम 2000/-रुपए और अधिकतम 5000/-रुपए के अधीन 30/-रुपए प्रति टन
5.	विशेष निरीक्षण और प्रमाणपत्र जारी करने के लिए शुल्क	
	(i) अगर निरीक्षण पत्तन की सीमा के भीतर किया गया है	
	(क) हल्दिया तक यात्रा के लिए	1000.00
	(ख) विस्फोटक का वहन करने के लिए	1000.00
	(ii) अगर निरीक्षण पत्तन की सीमा के बाहर किया गया है	
	(क) हल्दिया तक यात्रा के लिए	5000.00
	(ख) विस्फोटक का वहन करने के लिए	5000.00

6.	नए निर्माण के लिए ड्राइंग और योजनाओं की जांच और अनुमोदन के लिए शुल्क	प्रति क्राफ्ट 2000.00
7.	अंगोपयोग की प्रक्रिया द्वारा निर्माण/पुनर्निर्माण के दौरान निरीक्षण अथवा तकनीकी सलाह प्रदान करने के लिए शुल्क	
	(i) पत्तन की सीमा के भीतर	
	(क) लकड़ी/गैर-धात्विक नौका	500.00
	(ख) इस्पात/धात्विक नौका	1000.00
	(ii) पत्तन की सीमा के बाहर	
	(क) लकड़ी/गैर-धात्विक नौका	2000.00
	(ख) इस्पात/धात्विक नौका	5000.00
8.	माझी पुस्तिका की आपूर्ति	25.00 प्रति लिपि
9.	दिशानिर्देश के लिए अनुदेश पुस्तिका और निर्माण/पुनर्निर्माण तथा सर्वेक्षण के नियमों की आपूर्ति	200.00 प्रति प्रतिलिपि
10.	पुनः पंजीकरण के लिए प्रभार	
	(क) लकड़ी/गैर-धात्विक नौका	300.00 प्रति क्राफ्ट
	(ख) इस्पात/धात्विक नौका	1000.00 प्रति क्राफ्ट

**टिप्पणी:-** अगर विशेष निरीक्षण, सर्वेक्षण और वार्षिक लाइसेंसीकरण सर्वेक्षण एक ही तारीख को किया जाता है, तो वार्षिक लाइसेंसीकरण सर्वेक्षण के लिए सर्वेक्षण शुल्क लागू नहीं होगा।

- एस.28.5. कोलकाता पत्तन नियमावली, 1994 के नियम 83(2) के अनुसार न्यूनतम 1 माह के प्रभार के अधीन लाइसेंस की समाप्ति की तारीख से वार्षिक लाइसेंस शुल्क (समाप्त अवधि के लिए) की दर के दुगुने पर लाइसेंस का नवीकरण नहीं कराने के लिए जुर्माना लगाया जाएगा।
- एस.29. अंतर्देशीय पोत और गैर-प्रणोदी क्राफ्ट के लिए कर्षण प्रभार और पायलिटेज
- एस.29.1. अगर किसी पोत की नौकर्षण और पायलिटेज के लिए पत्तन की सेवाओं की अपेक्षा है, तो तटीय पोत (अंडमान से भिन्न) के लिए एस.24.1 में निर्दिष्ट दरों का 50% लगाया जाएगा। इसी प्रकार, अंतरण के लिए भी जहां पत्तन सेवाएं प्रदान करता है, वहां तटीय पोत के लिए एस.24.9 में निर्दिष्ट दरों का 50% लगाया जाएगा।
- एस.29.2. अगर किसी पोत को एस.30.1 में यथा उल्लिखित पत्तन की सेवाएं अपेक्षित नहीं हैं, तो खंड एस.28.1 में यथा निर्दिष्ट गोदी महसूल प्रभार लगाया जाएगा।
- एस.29.3. अगर दरों के मान के इस भाग के अधीन शामिल कोई पोत ऐसी कोई सेवाएं लेता है, जिसके लिए इस भाग में कोई दर निर्दिष्ट नहीं की गई है, तटीय पोत के लिए लागू दर प्रयोज्य होगी।

**दरों के मान के इस भाग-VII के लिए टिप्पणी**

दरों के मान के इस भाग के अधीन पोत के संबंध में टन का अर्थ जब तक अन्यथा निर्दिष्ट नहीं हो पोत का पंजीकृत टन अथवा सकल पंजीकृत टन होगा। वैसे मामले, जहां पंजीकृत टन अथवा सकल पंजीकृत टन उपलब्ध नहीं है और केवल घनमीटर में मापन उपलब्ध है, में प्रभारों की वसूली के प्रयोजनार्थ रूपांतरण अनुपात 1 घनमीटर = 0.36 पंजीकृत टन होगा।

#### भाग-VIII

#### स्लिपवे किराया प्रभार

एस.30. स्लिपवे किराया प्रभार

एस.30.1. नार्थ वर्कशॉप काम्प्लेक्स में बैक-अप समीपस्थ भूमि के साथ स्लिपवे के किराए के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे :-

अवधि	प्रति दिन रुपए में दर		
	स्लिपवे सं० 1	स्लिपवे सं० 2	स्लिपवे सं० 3
1. पहले से 10वां दिन	1800.00	1050.00	1175.00
2. 11वें दिन से आगे तक	1700.00	1000.00	1125.00

एस.30.2. नार्थ वर्कशॉप काम्प्लेक्स में बैक-अप समीपस्थ भूमि के बिना स्लिपवे के किराए के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे :-

अवधि		प्रति दिन रुपए में दर		
		स्लिपवे सं० 1	स्लिपवे सं० 2	स्लिपवे सं० 3
1.	पहले से 10वां दिन	1425.00	700.00	750.00
2.	11वें दिन से आगे तक	1350.00	675.00	700.00

टिप्पणी :- विद्युत और जल सहित अन्य सभी प्रभार दरों के मान के अनुसार वसूल किए जाएंगे ।

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 2nd February, 2007

**No. TAMP/45/2005-KOPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Kolkata Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

#### SCHEDULE

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/45/2005-KOPT

Kolkata Port Trust (KOPT) .....

Applicant

#### ORDER

(Passed on this 29th day of December 2006)

This case relates to the general revision proposal dated 22 July 2005 received from the Kolkata Port Trust for revision of its Scale of Rates.

2.1. The KOPT has reported that its proposal incorporates the necessary changes brought out by the revised tariff guidelines of 2005. The main points made by the KOPT are summarised below:

- (i). The proposed Scale of Rates is for the KOPT as a whole and not for any individual dock system. Wharfage on Import load cargo is an exception.  
  
Three rates have been proposed for import load container categories for Kolkata Dock System (KDS) depending upon the type of Cargo, whereas, single wharfage rate for Import Load Container for all types of Cargo has been proposed for Haldia Dock Complex (HDC). Single rate in case of KDS, at this stage, may result in considerable loss of revenue.
- (ii). The part of Scale of Rates dealing with rates in respect of Permits/ Licences has been dropped from the proposed Scale of Rates since Permits/ Licences are not charges related to services rendered to Cargo or Vessel and does not come under the purview of Section 48 of MPT Act. Permit and Licences are an administrative mechanism to restrict and regulate free access to the restricted area of the Port.
- (iii). In compliance with the directive of TAMP during the last revision of the Scale of Rates of KOPT to segregate On-board charges and Wharfage at HDC, separate rates have been proposed for On-board handling and Shore handling.
- (iv). (a). Charges for Containers and Containerised Cargo are to be realized from Importers/Exporters or their Clearing and Forwarding Agents at both the Dock Systems. This has been done, to give transparency regarding actual charges payable by Importers/ Exporters and charges levied by Main Line Operators/ Container Agents for their services.  
  
(b). Terminal Handling Charges (THC) levied by Main Line Operators/Container Agents of Importers/Exporters would exclude Port charges once proposed Scale of Rates comes into force.

- (v). In consideration of representations made to KoPT about high demurrage structure, demurrage rates for Cargo other than Hazardous-I have been lowered and slab rates are proposed instead of present flat rates.
- (vi). Various rebates have been proposed depending on the volume of Cargo/Containers handled.
- (vii). Instead of present system of charging container and cargo inside the Container separately, consolidated Storage rates have been proposed in case of loaded containers.
- (viii). Concessional rates for Coastal Cargo/Containers/Vessels have been incorporated in the proposed Scale of Rates as per TAMP's recent directives.
- (ix). Single slab rates have been proposed for Berth Hire and Port Dues instead of existing multi slab rates as per the revised Tariff guidelines. This may result in some increase in the rates for vessels upto 3000 GRT. Concessional rates for Andaman sector Coastal Vessel have been retained in the proposed Scale of Rates.
- (x). Following the revised Tariff guidelines, slab rates have been proposed for Pilotage. The rates for the second and third slab have been proposed at 20% and 30% less than the first slab on incremental GRT.
- (xi). Port dues for Foreign going Vessels has been increased from the existing 30 cent per GRT to 38 cent per GRT to make good a portion of revenue loss that might have resulted from the revised Tariff guidelines on the slab structure of Berth Hire, Pilotage and Port Dues and also with regard to rates for Coastal Vessel.
- (xii). In order to promote Inland Water Transport and Lighterage Cargo, rate structure for IWT and Lighterage Cargo has been made giving incentive.
- (xiii). A marginal increase in rates of Wharfage for foreign containers and foreign containerised Cargo have been proposed to protect the likely loss of income arising out of concessional rates for Coastal Cargo/Container/Vessel.
- (xiv). The existing Box rates at KDS are inclusive of Local Haulage Charge in case of Rail movements of ICD Containers. At HDC, the Local Haulage Charge is being levied separately at Rs.200/- per 8 wheeler, since HDS's existing rates do not include local Haulage services. A common rate at Rs.200/- per 8-Wheeler, as Local Haulage Charge on Wagons carrying ICD containers has been proposed for KOPT as a whole. The rate of Rs.200/- per 8-Wheeler was approved by the Board of Trustees of KOPT in the year 1985.
- (xv). With reference to the 10% Special Rate of the respective charges payable by the Port Users to meet the liability accrued upto 31st December, 2000 on account of arrears of Salary, Wages and retirement benefits arising out of various Government Orders issued before 31st December, 2000, the total arrear liability would be Rs.277.89 crores as on 31st March, 2005 and it will increase due to interest on Loans and settlement of pending arrear bills. The total revenue generated/estimated to be generated from 10% Special Rate as on 30th June 2005 is Rs.213.37 crores. Since the KOPT is yet to recover the balance amount (Rs.64.52 crores) of estimated liability in this regard, 10% Special Rate may be continued to be levied till 31st March 2007.

2.2. The Board of Trustees of the KOPT has approved the tariff proposal in its meeting held on 17 June 2005.

2.3. The highlights of the KOPT proposal are as follows:

- (i). Scale of Rates for port as a whole (not for individual dock system).
- (ii). Segregation of on-board charges and wharfage charges.
- (iii). Demurrage rates have been lowered.

- (iv). Incentive in the rate structure for Inland water transport and lighterage cargo.
- (v). Marginal increase in wharfage for foreign containers, foreign containerised cargo.
- (vi). Marginal increase in port dues for foreign-going vessels.
- (vii). Extension of 10% special rate upto 31 March 2007.
- (viii). The percentage increase/ decrease sought by KOPT over the existing respective tariff of KDS and HDC, are as follows:

Sr.No.	Item	% increase/ decrease	
		KDS	HDC
1	Wharfage + Onboard handling + Shore handling	10% to 70% reduction	10% to 40% reduction for some items and around 20% to 50% increase for some items
2	Berth Hire	The decrease is to the extent of 40% to 50% for vessels upto 3000 GRT. For vessels of higher GRT, the rate of decrease is more.	The decrease is to the extent of 14% to 30% for vessels upto 3000 GRT. For vessels of higher GRT, there is a % increase of around 19%
3	Pilotage	The decrease is to the extent of 38% to 90% for vessels upto 15000 GRT and around 50% decrease for vessels above 15000 GRT	The decrease is to the extent of 2% to 10% for all vessels
4	Port Dues	Around 26% increase	

- 2.4. (a). The deficit position after ROCE as reported by KOPT and the estimated additional revenue on account of the proposed revision in rates are given below:

Sl. No.	Particulars	KDS			HDC			(Rs. in lakhs)		
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	Total KOPT		
1.	Deficit position before int. & after ROCE	18259.50 (75.47%)	19029.81 (74.32%)	18206.47 (67.24%)	6079.15 (6.56%)	5231.14 (6.90%)	1756.29 (2.16%)	24338.65 (25.56%)	24260.95 (23.92%)	19962.76 (16.58%)
2.	Additional Income									
(i).	Cargo Handling & storage	35.41	114.54	507.96	564.00	96.33	190.15	599.41	210.67	698.11
(ii).	Port & Dock charges	78.16	94.17	109.37	626.96	727.00	625.96	705.12	821.17	935.35
	Total	113.57	208.71	617.33	1190.96	823.33	1016.13	1304.53	1131.02	1633.46

- (b). 10% Special Rate

Total Arrear Liability as on 31.3.2005 (Subject to increase due to interest on loans and settlement of pending bills)	Rs.277.89 crores
Estimated revenue generation as on 30.6.2005	Rs. 213.37 crores
Short fall	Rs.64.52 crores

2.5. After the submission of its proposal in July 2005, the KOPT vide its letter dated 7 October 2005 proposed for inclusion of rates for removal of hatch cover in the proposed Scale of Rates stating that the port's Scale of Rates does not contain any rates for opening of the hatch cover and replacement of it. The proposed rate is Rs.2000 per hatch cover. If only one operation is carried out, 50% of the proposed charge will be levied.

2.6. In April 2006, the KOPT requested to incorporate the following existing provision in the proposed Scale of Rates at Section 4.13, which is reported to be erroneously left out:



"On un-specified cargo" which is sold by auction, tender or otherwise where the CIF / FOB value is not available wharfage shall be levied at Rs.200 per tonne or part thereof."

2.7. Under Section 20 of the draft Scale of Rates filed by KOPT in July 2005, KOPT had proposed concession in vessel related charges for vessels arriving only for dry-docking and vessel availing of dry-docking facilities after cargo discharge / passenger dis-embarkation at KOPT. In its subsequent communication dated 6 April 2006, the KOPT has filed revised proposal, as approved by its Board of trustees for enhancing the concession in vessel related charges from 50% to 75%; and, made a request to incorporate the revised provisions as contained in Appendix – VI of its letter dated 6 April 2006.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the KOPT was forwarded to the International Seaport (Haldia) Private Limited (ISHPL), TM International Logistics Limited (TMILL) and the concerned user organisations for their comments.

3.2. The comments received from the ISHPL, TMILL and concerned user organizations were forwarded to KOPT as feed back information. The KOPT has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

4. The KOPT has, however, not responded to some of the written submissions made by the users / user organisations.

5.1. As stated earlier, the KOPT vide its letter dated 7 October 2005 has requested to consider the inclusion of rate of Rs.2000/- for opening of Hatch Cover and replacing it by mobile harbour crane (MHC) / Rail Mounted Quay Crane (RMQC) / any other port equipments, with a note that if only one operation is carried out, half of the Hatch Cover handling charge rates as specified shall be levied.

The KOPT has further reported that after introduction of MHCs for "container handling" at KDS, Vessel Agents have requested use of MHCs for "removal / repositioning of Hatch Cover of container vessels" and it expects similar request at HDC after introducing RMQC at HDC for container handling operation.

5.2. The proposal was forwarded to the concerned user organizations for their comments.

5.3. In the meanwhile, we received references from ASIC, CALFO & CSLA, with regard to the charges levied by KOPT for off-loading and re-loading of pantoon from container vessels by MHC and RMQC at KOPT.

5.4. A copy each of ASIC's letter dated 8 February 2006, CALFO's letter dated 17 February 2006 and CSLA's e-mail dated 27 February 2006 was forwarded to KOPT for its comments vide our letter dated 3 March 2006 (F.No.TAMP/3/2003-Misc.). The KOPT was also requested vide our letter dated 9 March 2006 to justify the proposed rates with cost details.

6.1. The KOPT vide its letter dated 18 March 2006, letter dated 28 March 2006 and 22 August 2006 furnished the following comments and cost justification for the charges levied for removal of hatch cover by MHC and RMQC:

**KOPT letter dated 18 March 2006:**

- (i). KOPT will undertake integrated on-board and shore operations to handle container vessels at berth No. 5 and 8 N.S. dock by utilizing mobile harbour cranes as a stevedore and will pay necessary charges to the Calcutta Dock Labour Board.
- (ii). KOPT has decided to recover charges for giving such integrated service at Rs.750/- per 20' container + 10% special rate and applicable service tax for use of mobile harbour crane with effect from 1 April 2005 on ad-hoc basis subject to final approval of TAMP. Port users are regularly taking the payment for the services rendered subject to finalisation of rates by TAMP.

- (iii). TAMP may ratify the rate for recovery of charge for working of MHC for handling of containers at KDS with retrospective effect from 1/4/2005.

Letter dated 28 March 2006

- (i). The Board of Trustees of KOPT in its meeting held on 28 March 2005, approved move basis charges to open and close hatch cover by MHC / RMQC/ any other port equipment.
- (ii). During the period from 1 April 2005 to 26 January 2006 the port has not imposed any additional hatch cover handling charges as such. The vessels availing of such service have been charged on 'move' basis only taking the opening of hatch cover by MHC / RMQC / any other port equipment as equivalent to a move and closing of hatch cover by MHC / RMQC / any other port equipment as another move. The port has only billed the vessel operators who actually availed of such service for their vessel's work getting done by opening / closing of hatch cover. This may be treated as undercharge billing.
- (iii). From 27 January 2006 onwards, vessel operators are being billed for this service in line with the decision approved by the Board to levy Rs.2000/- per opening / closing operation.
- (iv). M/s. A.S. Shipping Agencies Pvt. Ltd., and M/s. Seaways Shipping Ltd., who are regular port users, have indicated their acceptance of the charges fixed by the Board of Trustees of KOPT vide Board resolution No. 09 in its meeting held on 27 January 2006.

Letter dated 22 August 2006:

- (i). MHC for handling of hatch cover / containers at KDS have been provided by a private service provider and KOPT has not made any investment for the said equipment.
- (ii). KOPT is required to pay to the contractor Rs.895/- per move at normal level of performance. Since removal and replacement of hatch cover involves two moves, the amount involved will be Rs.1790/- at normal level of performance. But, as opening of hatch cover and replacement of the same is unique in nature, this cannot be directly related with normal level of performance. The hook cycle time for handling of hatch cover is always more than the hook cycle time of handling of containers and this justifies a higher rate than the per move rate of container at normal level of performance. Therefore, KOPT has proposed a rate of Rs.2000/- per hatch cover involving two moves.
- (iii). The proposed rate is quite comparable with the rates in force in other container handling major ports.
- (iv). Since adoption of common rate structure for the two dock systems is decided by KOPT, the same rate for handling of hatch cover by RMQC at HDC is proposed. The port has made the investment for RMQC at HDC.

6.2. The KOPT vide its letter dated 23 March 2006 has forwarded to us a copy of the letter from CCHAA indicating their acceptance to the charges for use of MHC for handling container at KDS.

7. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested to furnish the following additional information /clarifications on various points vide our letter dated 13 January 2006. The KOPT vide its letters dated 6 April 2006 and 17 May 2006 has furnished its replies. The queries raised by us and the replies furnished by KOPT are tabulated below:

Sr. No.	Additional Information / clarification sought by TAMP	Additional information / clarification furnished by KOPT																																																
I.	<b>General</b>																																																	
(i).	At the time of last general revision of the Scale of Rates of KOPT in April 2001, review of tariff was on the basis of projections and estimates made by it for the years 2001-02 and 2002-03. The KOPT has continued to operate its facilities for the years 2003-04 and 2004-05 based on the tariff fixation in April 2001 subject to subsequent coastal concessions introduced. Clause 2.13 of revised tariff guidelines requires this Authority to review the actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The KOPT is, therefore, requested to furnish an analysis of variation for the years 2001-02 to 2004-05, in actual physical and financial performance with reference to projections relied upon for fixation of existing tariff duly explaining the reasons for such variations.	Original forecast for 2001-02 and 2002-03 for both tonnage handling and income along with actual tonnage handled and actual income for the two years and the resultant variance is furnished by KOPT. Forecast for 2003-04 and 2004-05 was not made at the time of last revision of scale of rates. However actual figures are available in the cost statements. (KOPT has not furnished variance in expenditure) (i). There is negative variance of around 33% and 23% for the year 2001-02 and 2002-03 respectively in POL (Crude) Traffic. (ii). A positive variance of around 54% and 51% for the year 2001-02 and 2002-03 as observed in respect of traffic of POL Products. (iii). There is substantial positive variance in respect of iron ore to the extent of 493% and 574% for the two years in reference. (iv). The total traffic handled by KOPT in the year 2001-02 was less by around 29% as compared to the estimates. However, in the year 2002-03, the port has handled cargo around 14% more than the estimate.																																																
(ii).	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to the benchmark of the levels of productivity. The KOPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services.	The notification on guidelines was received in April 2005. The fixation of productivity norms would require in-depth time and motion study on all areas. Such exercise is time consuming since relevant data is not readily available and hence fixation of rates based on productivity norms can be effected in the next scale of rates.																																																
(iii).	(a). The Annual Accounts of KOPT for the year 2003-04 and 2004-05 reveal that KOPT has received income from BOT contracts. The KOPT may furnish breakup of BOT income from all the BOT agreements for all the years under consideration. The breakup should include upfront payment, lease rental, royalty / revenue share, etc. Vessel related income for the	(a) The Income from BOT contracts including upfront fees relates to HDC only as per statement shown below: (Rs. in Lakhs) <table><tr><th>Particulars</th><th>2001-02</th><th>2002-03</th><th>2003-04</th><th>2004-05</th><th>2005-06*</th></tr><tr><td colspan="6">BERTH NO. 12</td></tr><tr><td>a) Royalty Charges</td><td>-</td><td>168.50</td><td>170.23</td><td>200.69</td><td>296.90</td></tr><tr><td>b) Vessel Charges</td><td>-</td><td>558.99</td><td>404.23</td><td>464.73</td><td>657.22</td></tr><tr><td>c) Land Earnings</td><td>6.36</td><td>36.69</td><td>38.52</td><td>40.45</td><td>40.13</td></tr><tr><td>SubTotal</td><td>6.36</td><td>762.10</td><td>612.98</td><td>706.07</td><td>904.26</td></tr><tr><td colspan="6">BERTH NO. 4A</td></tr><tr><td>a) Royalty Charges</td><td>-</td><td>-</td><td>290.34</td><td>1270.95</td><td>1322.29</td></tr></table>	Particulars	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06*	BERTH NO. 12						a) Royalty Charges	-	168.50	170.23	200.69	296.90	b) Vessel Charges	-	558.99	404.23	464.73	657.22	c) Land Earnings	6.36	36.69	38.52	40.45	40.13	SubTotal	6.36	762.10	612.98	706.07	904.26	BERTH NO. 4A						a) Royalty Charges	-	-	290.34	1270.95	1322.29
Particulars	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06*																																													
BERTH NO. 12																																																		
a) Royalty Charges	-	168.50	170.23	200.69	296.90																																													
b) Vessel Charges	-	558.99	404.23	464.73	657.22																																													
c) Land Earnings	6.36	36.69	38.52	40.45	40.13																																													
SubTotal	6.36	762.10	612.98	706.07	904.26																																													
BERTH NO. 4A																																																		
a) Royalty Charges	-	-	290.34	1270.95	1322.29																																													

	relevant years from the BOT berths may also be furnished terminal-wise.	<table><tr><td>b) Vessel Charges</td><td>-</td><td>-</td><td>306.30</td><td>1500.95</td><td>1461.48</td></tr><tr><td>c) Land Earnings</td><td>-</td><td>37.64</td><td>287.08</td><td>300.10</td><td>291.31</td></tr><tr><td>SubTotal</td><td>0.00</td><td>37.64</td><td>883.72</td><td>3072.00</td><td>3075.08</td></tr><tr><td>Grand Total</td><td>6.36</td><td>799.82</td><td>1496.70</td><td>3778.07</td><td>4098.33</td></tr></table> <table><tr><td>Upfront Fees:</td><td>Rs.In Lakhs</td></tr><tr><td>Berth No. 12</td><td>707.58</td></tr><tr><td>Berth No. 4A</td><td>1075.32</td></tr></table>	b) Vessel Charges	-	-	306.30	1500.95	1461.48	c) Land Earnings	-	37.64	287.08	300.10	291.31	SubTotal	0.00	37.64	883.72	3072.00	3075.08	Grand Total	6.36	799.82	1496.70	3778.07	4098.33	Upfront Fees:	Rs.In Lakhs	Berth No. 12	707.58	Berth No. 4A	1075.32
b) Vessel Charges	-	-	306.30	1500.95	1461.48																											
c) Land Earnings	-	37.64	287.08	300.10	291.31																											
SubTotal	0.00	37.64	883.72	3072.00	3075.08																											
Grand Total	6.36	799.82	1496.70	3778.07	4098.33																											
Upfront Fees:	Rs.In Lakhs																															
Berth No. 12	707.58																															
Berth No. 4A	1075.32																															
	(b). Revenue share / royalty receivable should first be applied to meet the cost of surplus labour. Please explain the treatment given in the cost statements in this regard.	Surplus labour of KOPT is yet to be assessed. In the revised cost statement BOT Income has not been included in the Operating Income w.e.f. 01.04.2005.																														
	(c). The KOPT receives royalty / revenue share from BOT operators. Clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines prescribes the treatment to be given to the revenue share / royalty receivable by the major ports from the BOT operators. It further stipulates creation of an Escrow Account for the stated reasons and application of such fund for creation / modernization of infrastructure facilities. KOPT has not indicated any thing regarding creation of such Escrow Account. KOPT may indicate the actual / estimated income from royalty / revenue share received / receivable from the BOT operators year wise and credited / to be credited to the Escrow Account and the port's proposal for creation / modernisation of its infrastructure facilities from such income.	The creation of Escrow Account is being considered as per tariff guidelines. However substantial expenditure on modernization is being made for installation of RMQC, RTGs, other equipments, creation of Hard Stands as well as creation of new Berths. The cumulative expenditure against these far exceeds the income from the BOT Contracts.																														
(iv).	(a). The KOPT is requested to explain the action taken or proposed to be taken by the port with reference to Chapter-VII of the revised tariff guidelines.	In KoPT no other authorization has been made under Sction-42 [3] of MPT Act other than BOT contracts.																														
	(b). It is relevant to mention here that this Authority advised the KOPT (paragraph 9 of Order dated 28 March 2001) while disposing of a representation of Eastern Indian Shippers Association (EISA) to look into the matter of regulation of identified components of terminal handling charges (THC) at the	TAMP may be aware that the Ministry has already set up a national level committee for looking into the matter of THC.																														

	KOPT and forward its proposal for consideration. We have not received any proposal in this regard from KOPT so far.	
(v).	A brief note on surplus manpower if any, may be forwarded keeping in mind clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines and the allocation of such manpower cost may be explained.	Surplus manpower of KoPT is yet to be assessed
(vi).	All major port trusts have been given a flexibility to charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts if they so desire. The documents attached with the proposal reveal that KOPT has allowed discounts in the notified tariff. KOPT was requested, vide our letters dated 3 August 2005, 15 September 2005 and 7 October 2005, <i>inter alia</i> , to furnish item-wise details of reduction in the notified tariff allowed by it and effect of such reduction on traffic growth. While the KOPT has furnished item-wise details of reduction in the notified tariff allowed by it, the effect of such reduction on traffic growth has not been highlighted.	(KOPT did not furnish the requisite information till finalisation of this case, despite reminders)
(vii).	(a). The tariff of KOPT was revised in April 2001. The cost statements furnished by KOPT are only for the years 2003-04 to 2008-09. The KOPT is, therefore, requested to furnish cost statements for the port as a whole, for HDC and KDS separately and activity / sub-activity wise cost statements for the years 2001-02 and 2002-03.	KOPT has furnished cost statements for the years 2001-02 and 2002-03.
	(b). The cost statements for the year 2005-06 may be updated with reference to RE 2005-06 and actuals upto December 2005. The cost estimates for the subsequent period may also be revised, if necessary.	Cost statements have been recast taking into account R.E. 2005-06 and B.E. 2006-07.
	(c). Income estimates may be updated with reference to prevailing exchange rate with suitable provision in future	Income has been estimated with reference to prevailing exchange rate as on 01.02.05 which has been taken as Rs.43.54 per U.S. Dollar. Fluctuation of exchange rate is erratic and hence could not be taken into account for future projections.

	projections for exchange rate fluctuation.																																																								
(viii).	With reference to performance goals it is not clear as to for which year the port has projected the performance improvement. The projected performance improvement for the years 2005-06 to 2008-09 may be furnished.	<p>The projected performance is for 2005-06 with respect to 2004-05. Performance goals for quality services upto 2008-09 are given below:</p> <table><tr><th></th><th colspan="2">Current 2004-05</th><th colspan="2">Projections 2005-06</th><th colspan="2">Projections 2006-07</th><th colspan="2">Projections 2007-08</th><th colspan="2">Projections 2008-09</th></tr><tr><th></th><th>KDS</th><th>HDC</th><th>KDS</th><th>HDC</th><th>KDS</th><th>HDC</th><th>KDS</th><th>HDC</th><th>KDS</th><th>HDC</th></tr><tr><td>Avg Turn-round time of vessels (days)</td><td>4.17</td><td>3.00</td><td>4.14</td><td>3.99</td><td>4.12</td><td>3.99</td><td>4.11</td><td>3.99</td><td>4.10</td><td>3.84</td></tr><tr><td>Avg Ship berth day output (tonnes)</td><td>3771</td><td>8395</td><td>3984</td><td>8674</td><td>2318</td><td>7828</td><td>2375</td><td>8217</td><td>2425</td><td>8628</td></tr><tr><td>Avg Pre-berthing detention of vessel</td><td>0.40</td><td>1.36</td><td>0.42</td><td>2.15</td><td>0.42</td><td>2.15</td><td>0.41</td><td>2.05</td><td>0.40</td><td>2.00</td></tr></table>		Current 2004-05		Projections 2005-06		Projections 2006-07		Projections 2007-08		Projections 2008-09			KDS	HDC	KDS	HDC	KDS	HDC	KDS	HDC	KDS	HDC	Avg Turn-round time of vessels (days)	4.17	3.00	4.14	3.99	4.12	3.99	4.11	3.99	4.10	3.84	Avg Ship berth day output (tonnes)	3771	8395	3984	8674	2318	7828	2375	8217	2425	8628	Avg Pre-berthing detention of vessel	0.40	1.36	0.42	2.15	0.42	2.15	0.41	2.05	0.40	2.00
	Current 2004-05		Projections 2005-06		Projections 2006-07		Projections 2007-08		Projections 2008-09																																																
	KDS	HDC	KDS	HDC	KDS	HDC	KDS	HDC	KDS	HDC																																															
Avg Turn-round time of vessels (days)	4.17	3.00	4.14	3.99	4.12	3.99	4.11	3.99	4.10	3.84																																															
Avg Ship berth day output (tonnes)	3771	8395	3984	8674	2318	7828	2375	8217	2425	8628																																															
Avg Pre-berthing detention of vessel	0.40	1.36	0.42	2.15	0.42	2.15	0.41	2.05	0.40	2.00																																															
(ix).	The Land Policy for major ports announced by the Government of India in March 2004 has already been made applicable for KOPT also. The KOPT has not reported review of the existing estate related charges at KDS in accordance with the Land Policy announced by the Government. Please indicate the present status of formulation of such a proposal and the expected date by which it would be filed before this Authority.	Revision of rents will require fresh valuation of KDS estate. An agency was earlier appointed but their report could not be accepted. On finalization of valuation, revision of rents of KDS estate would be done in accordance with Land Policy Guideline and would be placed before TAMP for approval.																																																							
II.	<b>CAPACITY:</b>																																																								
(i).	Please furnish the capacity utilisation for the years 2001-02 to 2004-05 and also the assessed capacity of the KOPT (KDS and HDC) as well as major facilities separately for the years 2005-06 to 2008-09 considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to achieve.	<p>Capacity utilisation for the years 2001-02 to 2004-05. (In million tonnes)</p> <table><tr><th rowspan="2">Year</th><th colspan="3">KDS</th><th colspan="3">HDC</th></tr><tr><th>Capacity</th><th>Traffic</th><th>Capacity Utilisation</th><th>Capacity</th><th>Traffic</th><th>Capacity Utilisation</th></tr><tr><td>2001-02</td><td>9.80</td><td>5.374</td><td>54.84%</td><td>32.40</td><td>25.029</td><td>77.25%</td></tr><tr><td>2002-03</td><td>9.80</td><td>7.201</td><td>73.48%</td><td>32.40</td><td>28.603</td><td>88.28%</td></tr><tr><td>2003-04</td><td>9.80</td><td>8.693</td><td>88.70%</td><td>34.10</td><td>32.567</td><td>95.50%</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>11.00</td><td>9.945</td><td>90.41%</td><td>38.00</td><td>36.262</td><td>95.43%</td></tr></table> <p>(KOPT has not furnished capacity estimates for the years 2005-06 to 2008-09).</p>	Year	KDS			HDC			Capacity	Traffic	Capacity Utilisation	Capacity	Traffic	Capacity Utilisation	2001-02	9.80	5.374	54.84%	32.40	25.029	77.25%	2002-03	9.80	7.201	73.48%	32.40	28.603	88.28%	2003-04	9.80	8.693	88.70%	34.10	32.567	95.50%	2004-05	11.00	9.945	90.41%	38.00	36.262	95.43%														
Year	KDS			HDC																																																					
	Capacity	Traffic	Capacity Utilisation	Capacity	Traffic	Capacity Utilisation																																																			
2001-02	9.80	5.374	54.84%	32.40	25.029	77.25%																																																			
2002-03	9.80	7.201	73.48%	32.40	28.603	88.28%																																																			
2003-04	9.80	8.693	88.70%	34.10	32.567	95.50%																																																			
2004-05	11.00	9.945	90.41%	38.00	36.262	95.43%																																																			
(ii).	A detailed computation of capacity estimation may also be furnished.	(Detailed computation of Capacity for KDS and HDC furnished by KOPT is as on 31 March 2005).																																																							

III.	TRAFFIC:																																																								
(i).	Clause 2.5.1. of revised tariff guidelines stipulate that the traffic projections should be inline with the projections in the 5 year / annual balance and current / expected growth. The KOPT may, therefore, furnish commodity-wise projections made in the MOU for the year 2005-06, Revised Estimates (2005-06) and Budget Estimates (2006-07). The basis of estimation of traffic for the year 2007-08 and 2008-09 may be explained.	<p>Category-wise projections made in the MoU for the year 2005-06, Revised Estimates (2005-06) and Budget Estimates (2006-07) have been furnished.</p> <p style="text-align: right;">(In Million Tonnes)</p> <table><tr><th></th><th>MOU 2005-06</th><th>RE 2005-06</th><th>BE 2006-07</th></tr><tr><td>KDS</td><td>11.15*</td><td>11.15</td><td>8.30</td></tr><tr><td>HDC</td><td>39.83</td><td>39.83</td><td>32.71</td></tr><tr><td>Total</td><td>50.98</td><td>50.98</td><td>41.01</td></tr></table> <p>* subject to materilisation of POL (Crude) traffic.</p>		MOU 2005-06	RE 2005-06	BE 2006-07	KDS	11.15*	11.15	8.30	HDC	39.83	39.83	32.71	Total	50.98	50.98	41.01																																							
	MOU 2005-06	RE 2005-06	BE 2006-07																																																						
KDS	11.15*	11.15	8.30																																																						
HDC	39.83	39.83	32.71																																																						
Total	50.98	50.98	41.01																																																						
(ii).	(a). Please explain the reason for decline in projected traffic of POL (Crude) for the year 2005-06 as compared to the actuals for the year 2004-05.	The Revised Estimates (2004-05) and Budget Estimates (2005-06) for POL (Crude) for KDS were projected at the levels of 4.3 million tonnes and 4.35 million tonnes, respectively, since no POL (Crude) was handled during April-August 2004 and the actual traffic for the year 2003-04 was 4.222 million tonnes. For HDC, RE (2004-05) and BE (2005-06) for POL (Crude) were projected at the levels of 10.6 million tonnes and 10.8 million tonnes, respectively, against the actual traffic of 10.406 mt for 2003-04 and the actual traffic of 6.131 mt handled during April-August 2004. Thus BE (2005-06) for POL (Crude) was projected at higher levels than the actual traffic handled during 2003-04 and RE (2004-05), both for KDS and HDC. It was not possible to know the actual level of traffic for 2004-05 at the time of projecting BE (2005-06) in September/October 2004.																																																							
	(b). There is a drastic reduction in the estimated traffic of POL (Crude) for the subsequent three years the reasons for which may be brought out.	The reduction in the estimated traffic for POL (Crude) for the subsequent years is primarily due to the proposed Haldia-Paradip Crude Pipeline, after commissioning of which POL (Crude) traffic from HDC as well as the POL (Crude) transshipment traffic from KDS may be diverted to Paradip as per indications available from IOC.																																																							
(iii).	Please explain the reasons for decline in traffic projected for the year 2005-06 in respect of petroleum coke/ hard coke / other coke, coking coal, iron ore and food grain as compared to the actual traffic of these items for the year 2004-05. It is noted that the projections of traffic of these items for the subsequent years show an increasing trend.	<p>The Budget Estimates (2005-06) in respect of petroleum coke /hard coke /other coke, coking coal, iron ore and food grain, along-with the Revised Estimates (2004-05) and the actual traffic of these items for the year 2003-04, and April-August 2004 are given below:</p> <p style="text-align: right;">(In '000 tonnes)</p> <table><tr><th>Commodity</th><th>Actual Traffic (2003-04)</th><th>Actual Traffic (Apr- Aug'04)</th><th>RE (2004-05)</th><th>BE (2005-06)</th></tr><tr><td colspan="5"><b>A. KDS</b></td></tr><tr><td>Petroleum Coke / Hard Coke / Other Coke</td><td>7</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Coking Coal</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>72</td><td>20</td><td>105</td><td>105</td></tr><tr><td>Foodgrain</td><td>61</td><td>8</td><td>30</td><td>30</td></tr><tr><td colspan="5"><b>B. HDC</b></td></tr><tr><td>Petroleum Coke / Hard Coke /Other Coke</td><td>423</td><td>423</td><td>440</td><td>450</td></tr><tr><td>Coking Coal</td><td>4473</td><td>2495</td><td>4500</td><td>4600</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>3752</td><td>2064</td><td>3800</td><td>3850</td></tr><tr><td>Food grain</td><td>12</td><td>-</td><td>20</td><td>20</td></tr></table>	Commodity	Actual Traffic (2003-04)	Actual Traffic (Apr- Aug'04)	RE (2004-05)	BE (2005-06)	<b>A. KDS</b>					Petroleum Coke / Hard Coke / Other Coke	7	-	-	-	Coking Coal	-	-	-	-	Iron Ore	72	20	105	105	Foodgrain	61	8	30	30	<b>B. HDC</b>					Petroleum Coke / Hard Coke /Other Coke	423	423	440	450	Coking Coal	4473	2495	4500	4600	Iron Ore	3752	2064	3800	3850	Food grain	12	-	20	20
Commodity	Actual Traffic (2003-04)	Actual Traffic (Apr- Aug'04)	RE (2004-05)	BE (2005-06)																																																					
<b>A. KDS</b>																																																									
Petroleum Coke / Hard Coke / Other Coke	7	-	-	-																																																					
Coking Coal	-	-	-	-																																																					
Iron Ore	72	20	105	105																																																					
Foodgrain	61	8	30	30																																																					
<b>B. HDC</b>																																																									
Petroleum Coke / Hard Coke /Other Coke	423	423	440	450																																																					
Coking Coal	4473	2495	4500	4600																																																					
Iron Ore	3752	2064	3800	3850																																																					
Food grain	12	-	20	20																																																					



		It is evident from the above table that the RE (2004-05) for all the above commodities has been projected considering the actual traffic for 2003-04 / April – August 2004 and the BE (2004-05) has been projected considering the RE (2004-05). It was not possible to know the actual level of traffic for 2004-05 at the time of projecting BE (2005-06) in September / October 2004. Projections of traffic for these items for the subsequent years are showing an increasing trend since as per market related information, traffic for these commodities is likely to pickup during the subsequent years.																																																		
(iv).	The KOPT has handled sugar during the years 2003-04 and 2004-05. The reason for not projecting traffic of sugar for the subsequent years (except for the year 2006-07) may be explained.	Sugar traffic is not handled on regular basis. As it is evident from the above table that the RE (2004-05) for all the above commodities has been projected considering the actual traffic for 2003-04 / April-August 2004 and the BE (2005-06) has been projected considering the RE (2004-05). As indicated earlier, it was not possible to know the actual level of traffic for 2004-05 at the time of projecting BE (2005-06) in Kolkata Port and the quantum handled is considerably small. The actual traffic handled during 2003-04 and April-Aug.'04 were 16 thousand tonnes and 5 thousand tonnes, respectively. Accordingly the RE (2004-05) was kept at the level of 20 thousand tonnes and for the subsequent years the traffic has been considered under other cargo.																																																		
(v).	The reduction of about 4 million tonnes in the total sea borne traffic projected for the year 2006-07 as compared to the actual total sea borne traffic for the year 2005-06 may be explained.	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>KDS</th> <th>HDC</th> <th>Total KOPT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06 (B.E)</td> <td>9.92</td> <td>34.52</td> <td>44.44</td> </tr> <tr> <td>2005-06 (R.E)</td> <td>11.10</td> <td>39.83</td> <td>50.93</td> </tr> <tr> <td>2006-07 (B.E)</td> <td>8.23</td> <td>32.71</td> <td>40.94</td> </tr> <tr> <td>Decrease in 06-07 wrt 05-06 (R.E)</td> <td>-1.69</td> <td>-1.81</td> <td>-3.50</td> </tr> <tr> <td>Decrease in 06-07 wrt 05-06 (R.E)</td> <td>-2.87</td> <td>-7.12</td> <td>-9.99</td> </tr> </tbody> </table>		KDS	HDC	Total KOPT	2005-06 (B.E)	9.92	34.52	44.44	2005-06 (R.E)	11.10	39.83	50.93	2006-07 (B.E)	8.23	32.71	40.94	Decrease in 06-07 wrt 05-06 (R.E)	-1.69	-1.81	-3.50	Decrease in 06-07 wrt 05-06 (R.E)	-2.87	-7.12	-9.99																										
	KDS	HDC	Total KOPT																																																	
2005-06 (B.E)	9.92	34.52	44.44																																																	
2005-06 (R.E)	11.10	39.83	50.93																																																	
2006-07 (B.E)	8.23	32.71	40.94																																																	
Decrease in 06-07 wrt 05-06 (R.E)	-1.69	-1.81	-3.50																																																	
Decrease in 06-07 wrt 05-06 (R.E)	-2.87	-7.12	-9.99																																																	
(vi).	<u>Container Traffic:</u> (a). Detailed breakup of container traffic like 20 feet, 40 feet and above 40 feet, reefer, ICD traffic, transshipment etc., along with dwell time analysis may be furnished.	KOPT has given detailed break-up of the container traffic handled at KDS and HDC for the year 2004-05. The port has also given information on dwell time of containers pertaining to the month December 2005. The average dwell time days for the month of December 2005 as given by KOPT is as follows: <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Avg. dwell time days</th> <th colspan="4">Import</th> <th colspan="4">Export</th> <th colspan="4">Total</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Reefer</th> <th colspan="2">Dry</th> <th colspan="2">Reefer</th> <th colspan="2">Dry</th> <th colspan="2">Reefer</th> <th colspan="2">Dry</th> </tr> <tr> <th>MT</th> <th>LD</th> <th>MT</th> <th>LD</th> <th>MT</th> <th>LD</th> <th>MT</th> <th>LD</th> <th>MT</th> <th>LD</th> <th>MT</th> <th>LD</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0.1</td> <td>6.56</td> <td>1.39</td> <td>6.01</td> <td>1.00</td> <td>1.44</td> <td>0.66</td> <td>3.30</td> <td>1.10</td> <td>1.18</td> <td>0.40</td> <td>2.31</td> </tr> </tbody> </table>	Avg. dwell time days	Import				Export				Total				Reefer		Dry		Reefer		Dry		Reefer		Dry		MT	LD	MT	LD	MT	LD	MT	LD	MT	LD	MT	LD		0.1	6.56	1.39	6.01	1.00	1.44	0.66	3.30	1.10	1.18	0.40	2.31
Avg. dwell time days	Import				Export				Total																																											
	Reefer			Dry		Reefer		Dry		Reefer		Dry																																								
	MT	LD	MT	LD	MT	LD	MT	LD	MT	LD	MT	LD																																								
	0.1	6.56	1.39	6.01	1.00	1.44	0.66	3.30	1.10	1.18	0.40	2.31																																								
	(b). Foreign and coastal categorization may be shown for each of the above items.	Foreign and Coastal categorisation for different types of containers is given																																																		
(vii).	<u>Vessel Traffic:</u> (a). Number of vessels and GRT of vessels proposed to be handled and the average time at berth may be furnished for KDS and HDC separately in the GRT slabs maintained for pilotage fees.	Number of vessels along with category-wise GRT for KDS and HDC for 2004-2005 is given. Projection for number of vessels is furnished  (i). HDC handles more vessels than KDS (ii). Around 83% vessels of upto 10,000 GRT constitute the total vessels handled at KDS. (iii). The following is the break-up of vessels handled at HDC.  <table> <tr> <td>Upto 10,000 GRT</td> <td>37.10%</td> </tr> <tr> <td>10001 - 20000 GRT</td> <td>14.95%</td> </tr> <tr> <td>20001 - 30000 GRT</td> <td>22.34%</td> </tr> <tr> <td>30001 - 40000 GRT</td> <td>11.88%</td> </tr> <tr> <td>40001 - 50000 GRT</td> <td>01.87%</td> </tr> <tr> <td>50001 - 80000 GRT</td> <td>11.86%</td> </tr> <tr> <td></td> <td><u>100.00%</u></td> </tr> </table>	Upto 10,000 GRT	37.10%	10001 - 20000 GRT	14.95%	20001 - 30000 GRT	22.34%	30001 - 40000 GRT	11.88%	40001 - 50000 GRT	01.87%	50001 - 80000 GRT	11.86%		<u>100.00%</u>																																				
Upto 10,000 GRT	37.10%																																																			
10001 - 20000 GRT	14.95%																																																			
20001 - 30000 GRT	22.34%																																																			
30001 - 40000 GRT	11.88%																																																			
40001 - 50000 GRT	01.87%																																																			
50001 - 80000 GRT	11.86%																																																			
	<u>100.00%</u>																																																			



		<p>Category-wise average stay time of vessels at working berth for KDS and HDC for 2004-2005 is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>KDS</th><th>HDC</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Liquid Bulk</td><td>2.48</td><td>1.10</td></tr> <tr> <td>Container</td><td>2.21</td><td>1.40</td></tr> <tr> <td>Dry Bulk (Mech)</td><td>-</td><td>2.90</td></tr> <tr> <td>Dry Bulk (Conv)</td><td>2.54</td><td>3.79</td></tr> <tr> <td>Break Bulk</td><td>4.71</td><td>4.70</td></tr> <tr> <td>Overall</td><td>3.00</td><td>2.05</td></tr> </tbody> </table>		KDS	HDC	Liquid Bulk	2.48	1.10	Container	2.21	1.40	Dry Bulk (Mech)	-	2.90	Dry Bulk (Conv)	2.54	3.79	Break Bulk	4.71	4.70	Overall	3.00	2.05
	KDS	HDC																					
Liquid Bulk	2.48	1.10																					
Container	2.21	1.40																					
Dry Bulk (Mech)	-	2.90																					
Dry Bulk (Conv)	2.54	3.79																					
Break Bulk	4.71	4.70																					
Overall	3.00	2.05																					
	(b). Similar information for BOT berths may also be furnished	Information for BOT berths is given It may be noted that only 'Foreign' vessels will be handled.																					
	(c). Under each of the above items foreign going and coastal categorization may be shown.	Requisite information for both KDS and HDC for the year 2004-2005 is given.																					
	(d). The reason for reduction in number of vessels projected for the years 2005-06 and 2006-07 as compared to the actual number of vessels handled for the year 2004-05 may be explained.	<p>Actual vessel traffic for 2004-2005 vis-à-vis number of vessels projected for RE (2005-06) and BE (2006-07) is given below, which implies that there has been increase in projected vessel traffic.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>KDS</th><th>HDC</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05 Actual</td><td>750</td><td>2086</td></tr> <tr> <td>2005-06 RE</td><td>765</td><td>2368</td></tr> <tr> <td>2006-07 BE</td><td>825</td><td>2291</td></tr> </tbody> </table>		KDS	HDC	2004-05 Actual	750	2086	2005-06 RE	765	2368	2006-07 BE	825	2291									
	KDS	HDC																					
2004-05 Actual	750	2086																					
2005-06 RE	765	2368																					
2006-07 BE	825	2291																					
IV.	<b>Financial / Cost Statements (General)</b>																						
(i).	<p>Clause 2.11.1. of the revised tariff guidelines stipulates that tariff / charges leviable shall be commensurate with the services rendered / facilities provided. The cost of rendering services at and financial health of HDC and KDS have to be assessed independently for fixation of tariff accordingly, though these two systems are in the same port. In this context, the KOPT should justify why the cost position obtaining at KDS and HDC should be considered together for fixation of tariff. Further, the KOPT has introduced single rates for both the systems in respect of practically all categories of cargo, vessels and services. That being so, proposal for fixation of uniform rates for services rendered at KDS and HDC without any regard to cost, performance levels and investment needs justification.</p>	<p>The Tariff guidelines do not contain specific provision that a port will have to have different rates at different locations under the Port. Had it been so, the tariffs for handling cargo at NSD, KPD and Budge Budge would have been different but the same was not done in the past.</p> <p>At the time of the construction of Haldia Dock Project, Two Man Committee was constituted vide Resolution No.PGF-14/75 dated 24.10.1975 consisting of Sri A.K. Mukherjee, retired Deputy Controller and Auditor General of India and Sri P.R. Subramanian, formerly General Manager, Bombay Port Trust to examine the likely economic effects of Calcutta and Haldia Dock System operating together as one port or separately as two ports. The relevant recommendations of the said Two Man Committee were duly accepted by the Government.</p> <p>On introduction of new rates in April, 2001, the vessel owner introduced additional surcharge of \$50 per container at KDS due to differential marine charges at KDS &amp; HDC. Dead freighting is essential while calling of vessels at KDS/HDC due to non-availability of adequate draft in the shipping channel. In that scenario, differential marine tariff attracts wasteful competition to be avoided as per recommendation of the Two Man Committee. KoPT had observed that the vessel owner had withdrawn additional surcharge when the marine charges at both the places were made at par. Accordingly, marine charges of the port should not be different.</p> <p>Recovery of such huge past liabilities should be from each unit of service given at both the locations. In KoPT 85% operating cost apart from Dredging is fixed in nature and these two dock systems are in the same river and complementary to each other. Differential tariff settling in this scenario would be extremely difficult as it will attract competition to the detriment of the facilities created at KDS &amp; HDC.</p>																					

		<p>It may also be kindly noted that direct input costs for services for example, salary, stores, fringe benefit, general expenses are the same at all the operation points in both the dock systems. Moreover, manning pattern for a particular activity at any point in KoPT is the same. As such there is no reason why different charges should be levied for the same services rendered by different operation points having the same input costs.</p> <p>Another aspect that deserves mention is that the Port is offering its facilities located at different geographical points. Charging the same price for each component of services will allow it to handle congestion at one place by utilizing the facilities at another.</p>																																																							
(ii).	<p>The estimated operating income of KOPT includes Government contribution for river dredging and maintenance. The Government contribution being in the nature of reimbursement of the admissible expenses incurred / estimated to be incurred, the KOPT is requested to remove the actual / estimated Government contribution for river dredging and maintenance and the actual / estimated expenditure thereon from the operating income and operating cost and revise the cost statements accordingly.</p>	<p>There exists difference between the actual expenditure for dredging activity and the subsidy released by the Govt. This non-reimbursed part is included in the cost statements. It is pointed out that due to inadequate allocation in the Ministry's Budget, there is always shortfall and the outstanding Govt. subsidy receivable as on 31.03.06 is Rs.476.97 crores. TAMP's directive has been complied with.</p>																																																							
(iii).	<p>The cost statement relating to the railway activity shows huge deficit in the existing arrangement. The KOPT does not anticipate any positive improvement in the deficit position of the railway activity in the coming years. In this context, please furnish / clarify / explain the following:</p> <p>(a). The port bound cargo with reference to the total rail borne traffic at KDS.</p>	<p>The details of Dock bound cargo with reference to the total rail borne traffic at KDS is furnished below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Period</th><th colspan="3">Figures in MT</th><th colspan="3">% Increase/ decrease</th></tr><tr><th>Siding</th><th>Dock</th><th>Total</th><th>Siding</th><th>Dock</th><th>Total</th></tr><tr><td>2000-01</td><td>430382</td><td>6271</td><td>436653</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2001-02</td><td>509812</td><td>1203</td><td>511015</td><td>18.46</td><td>-80.82</td><td>17.03</td></tr><tr><td>2002-03</td><td>599575</td><td>14905</td><td>614480</td><td>17.61</td><td>1138.99</td><td>20.25</td></tr><tr><td>2003-04</td><td>898911</td><td>178913</td><td>1077824</td><td>49.92</td><td>1100.36</td><td>75.40</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>1104113</td><td>200273</td><td>1304386</td><td>22.83</td><td>11.94</td><td>21.02</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>1036698</td><td>439043</td><td>1475741</td><td>-6.11</td><td>119.22</td><td>13.14</td></tr></table>	Period	Figures in MT			% Increase/ decrease			Siding	Dock	Total	Siding	Dock	Total	2000-01	430382	6271	436653				2001-02	509812	1203	511015	18.46	-80.82	17.03	2002-03	599575	14905	614480	17.61	1138.99	20.25	2003-04	898911	178913	1077824	49.92	1100.36	75.40	2004-05	1104113	200273	1304386	22.83	11.94	21.02	2005-06	1036698	439043	1475741	-6.11	119.22	13.14
Period	Figures in MT			% Increase/ decrease																																																					
	Siding	Dock	Total	Siding	Dock	Total																																																			
2000-01	430382	6271	436653																																																						
2001-02	509812	1203	511015	18.46	-80.82	17.03																																																			
2002-03	599575	14905	614480	17.61	1138.99	20.25																																																			
2003-04	898911	178913	1077824	49.92	1100.36	75.40																																																			
2004-05	1104113	200273	1304386	22.83	11.94	21.02																																																			
2005-06	1036698	439043	1475741	-6.11	119.22	13.14																																																			
	<p>(b). The necessity of port charges cross-subsidising non-port bound cargo.</p>	<p>The consolidated charge for siding traffic is Rs.35/- per tonne on the marked carrying capacity of the wagon, whereas the same is Rs.12/- per tonne for dock-bound traffic. Therefore it is clear that it is the siding traffic that cross-subsidizes the dock-bound traffic and not the other way round. Siding traffic contributes in the reduction of share of cost for dock-bound traffic.</p>																																																							
	<p>(c). Steps taken to make the railway activity self-reliant.</p>	<p>Railway operation of port is an ancillary/support service provided to port users. As such its viability is evaluated on the basis of operating surplus / deficit. Any contribution to other fixed overheads of the port is considered as an additional benefit. However, KoPT has taken the following actions to increase the railborne traffic as well as to improve the performance of Railway activities at KDS.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ A MOU between CESC and KoPT, which has been put into effect from 01.11.02, has already shown positive results in the form of increase in handling of Coal traffic and reduction in cost.</li><li>➤ One locomotive has been hired on 20.01.03 from Eastern Railway to</li></ul>																																																							

		<p>improve the performance of Railway system.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Revamping of selected portion of Railway tracks is being undertaken at KDS with the help of Eastern Railway. The work has started from Feb 2003.</li> <li>➤ To attract import/export traffic of Nepal, Bangladesh and railborne containers, concession on port railway charges and other port charges has been given. Result is available in the table furnished above.</li> </ul> <p>To cater to the demand of increasing rail traffic, round the clock working in railway operation has been reintroduced at KDS from July 2003.</p>
	(d). Efforts made to review and revise the terminal charges with the approval of Railway Board.	The matter is being pursued with the Railway Board regularly.
	<b><u>Cost Statement (Port as a whole)</u></b>	
1. (i).	Operating Income: The KOPT is requested to furnish detailed working for the estimation of income in respect of each of the activity and the related sub-activities projected for the years in the cost statement at the existing level of tariff and the proposed level of tariff (without change & with change):	While furnishing the position (Form-II) earlier, the rates as reduced, if any has been considered. Now, fresh projections have been made for 2007-08 and 2008-09 with respect to B.E. 2005-06 and R.E. 2006-07.
(ii).	With reference to the actual income realized by KOPT during the year 2003-04 and 2004-05, the aggregate of the income of the sub-activities of each activity tallies with the income of each activity shown in the annual accounts. However, the income of sub-activities of each activity shown in the cost statements does not tally with the income of sub-activities shown under each activity in the annual accounts. Please reconcile.	The cost statements have been prepared as per annual accounts of KoPT, which contain information activity-wise. However, income of different sub-activities has been compiled from different base documents and agrees in totality with the activity-wise income.
(iii).	It appears that the income estimation in respect of POL for the year 2006-07 to 2008-09 is not in line with the anticipated reduction in POL crude traffic. Please clarify.	Figures for 2005-06 furnished earlier were B.E. figures. These figures for 2005-06 have now been revised with R.E. figures in the revised cost statements. Projected income for 2007-08 and 2008-09 has been revised with respect to R.E. 2005-06 and B.E. 2006-07 figures.
(iv).	Please explain the reasons for around 35% drop in the estimated F&M income for the year 2005-06 as compared to 2004-05. Please clarify the reason for around 17% drop in the Finance & Miscellaneous Income for the year 2007-08 as compared to the Budget figure for the year 2005-06. The estimated Finance & Miscellaneous income for the	Govt. Audit disallowed the provision for escalation (Dredging Bills) for earlier years while certifying the expenses eligible for Govt. Subsidy and consequently Govt did not release the Govt. subsidy against the same. The amount of Rs.13.09 crores, so disallowed was transferred to Finance and Misc Income in 04-05. This resulted in increase in the F/M income in 04-05. Hence comparison with this base gives a distorted figure. The Finance & Miscellaneous income for the years as requested has been reviewed and appears in the cost statements.

	years 2006-07 to 2008-09 may be reviewed in the light of Revised Estimates 2005-06 and Budget Estimates 2006-07.	
(v).	Royalty / revenue share and lease rentals receivable under BOT agreements may be estimated and shown separately.	KOPT has furnished the requisite details.
2.	<b>Operating Expenditure:</b>	In the annual accounts, PLR expenditure has been included in the operating expenses of each activity. However, this has been shown under Finance & Misc. Expenses in the cost statements.
(i).	The aggregate of the items of expenditure of each activity (excluding depreciation) for the years 2003-04 and 2004-05 do not tally with the aggregate of the items of expenditure of each activity shown in the annual accounts for the year 2003-04 and 2004-05. Please reconcile the figures and revise the cost statements.	
(ii).	The estimated operating expenditure for the year 2005-06 comprises salaries and wages, stores, fringe benefits and general expenses. None of the itemized estimates shown in the cost statement tallies with the respective item shown in the Budget Estimates for the year 2005-06. The figures shown in the cost statement for the years 2005-06 to 2008-09 may be modified in the light of RE 2005-06 and BE 2006-07.	Complied with in the modified cost statements.
(iii).	Please justify the increase of around 20% in the estimated general expenditure under estate activity for the year 2005-06 as compared to the actual expenditure during the year 2004-05. In this context, the estimated general expenditure for the year 2005-06 to 2008-09 may be modified in line with 2.5.1 of revised tariff guidelines.	Fluctuation in Wholesale Price Index (WPI) has been taken care of.

(iv).	(a). Please justify the hike of about 10% in the estimated general expenditure for the year 2005-06 as compared to the actual general expenditure incurred for the year 2004-05 under port and dock charges.	(a) & [b] More and more activities are being outsourced which previously used to be done by KoPT itself. Such expenses for payments to contractors are charged to general expenses. Hence the rise. Moreover from the year 2005-06 onwards sizeable expenditure is being incurred in KDS for payment to the service provider of Mobile Harbour Crane for hire of the cranes as well as to CDLB in the way of stevedoring charges related to stevedoring activities done by KoPT. These have been included in the general expenses.
	(b). Likewise, justify the hike of 100% in the estimated general expenditure for the year 2005-06 as compared to the actual general expenditure incurred for the year 2004-05 under cargo handling activity. The estimated general expenditure for the years 2006-07 to 2008-09 may be modified on the basis of review of general expenditure for the year 2005-06 and in line with Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines.	
(v).	With reference to actual depreciation for the year 2003-04 and 2004-05, please clarify the following: (a). The total depreciation each for the year 2003-04 and 2004-05 shown in the computation sheet of net block does not tally with the depreciation considered in the cost statement for the relevant years. Further, the quantum of depreciation shown in the cost statement for the years 2003-04 and 2004-05 does not tally with the total depreciation considered in the annual accounts for the year 2003-04 and 2004-05. Please clarify.	(a), (b), (c) and (d) : Depreciation in the cost statements (Part A-Net surplus) is the quantum provided during the year. Depreciation on assets under Management & General Administration activity has been considered as management & general administration overhead as per guideline. Depreciation in the cost statements (Part B-Net Block) consists of depreciation on assets acquired during the year and cumulative depreciation on assets existing at the beginning of the year. It may be mentioned in this connection that depreciation as per clause 2.7.1 of the revised guidelines is yet to be adopted.
	(b). Likewise, the total depreciation shown under computation of net block for the years 2005-06 to 2008-09 do not tally with the depreciation figures shown in the cost statement for the relevant years.	
	(c). It may be noted that depreciation is to be computed in line with Clause 2.7.1. of the revised guidelines and a detailed working of depreciation for the years 2005-06 to 2008-09 indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act may be furnished.	

(vi).	With reference to Finance & Miscellaneous expenditure please clarify the following: (a). The basis of apportionment of the expenditure to other activities and sub-activities.	The apportionment of F/M Expenditure has been made as per guideline.																									
	(b). The Finance & Miscellaneous expenditure shown in the cost statement for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06 do not tally with the figure shown in the Annual Accounts for the year 2003-04 and 2004-05. Likewise, the estimated Finance & Miscellaneous expenditure shown in the cost statement for the year 2005-06 does not tally with B.E. (2005-06). The figures may be reconciled and the cost statement may be revised accordingly.	In the Annual Accounts, Interest Expenditure is included in the F/M Expenditure while in the cost statement it has been shown separately. Interest attributable to dredging activities against which Dredging subsidy has been received has also been excluded from the total interest in annual accounts.																									
	(c). (i). Please furnish the break-up of actual / estimated expenditure of retirement benefits shown in the cost statement for all the years under consideration.	<div>Rs. In Crores</div> <table><tr><td>ITEMS</td><td>03-04</td><td>04-05</td><td>05-06</td><td>06-07</td></tr><tr><td>Death-cum-Retirement Gratuities</td><td>19.20</td><td>6.22</td><td>0.25</td><td>-</td></tr><tr><td>Pension</td><td>110.09</td><td>128.17</td><td>173.92</td><td>178.46</td></tr><tr><td>Contribution to Pension Fund</td><td>37.84</td><td>38.01</td><td>-</td><td>47.85</td></tr><tr><td>Contribution to Gratuity Fund</td><td>12.68</td><td>12.00</td><td>4.00</td><td>4.00</td></tr></table>	ITEMS	03-04	04-05	05-06	06-07	Death-cum-Retirement Gratuities	19.20	6.22	0.25	-	Pension	110.09	128.17	173.92	178.46	Contribution to Pension Fund	37.84	38.01	-	47.85	Contribution to Gratuity Fund	12.68	12.00	4.00	4.00
ITEMS	03-04	04-05	05-06	06-07																							
Death-cum-Retirement Gratuities	19.20	6.22	0.25	-																							
Pension	110.09	128.17	173.92	178.46																							
Contribution to Pension Fund	37.84	38.01	-	47.85																							
Contribution to Gratuity Fund	12.68	12.00	4.00	4.00																							
	(ii) Since the KOPT is making annual contribution to KOPT Superannuation Fund and KOPT Gratuity Fund, the reason for including payment of actual retirement benefits under Finance & Miscellaneous expenditure apart from annual contribution to the respective funds may be justified. The KOPT has also made appropriation to KOPT Superannuation fund from the fund available for appropriation during the year 2003-04 and 2004-05.	The Pension Fund caters to the retirement on and from 01.04.2004. The pensions for persons retired earlier is being continued to be paid by KOPT out of its own resources and such expenditure has been correctly included in the F/M Exp.																									
	(iii). One-time expenses, if any, included in the Finance and Miscellaneous expenses may be excluded.	F/M Expenditure in the cost statement does not include any one-time expenses referred to.																									

	(d). Payment of penal and other interest and interest subsidy on House Building Loan included under "others" may be justified. Similarly, the payment of difference in exchange for repayment of NIB may also be explained.	<p>1. NIB loan has since been liquidated.</p> <p>2. Interest subsidy on House Building loan is the difference between the interest rates prescribed by the Govt. and that charged by SBI. This is a very small amount and currently the amount of subsidy has drastically reduced owing to reduction in interest rate charged by SBI. However, this item is a benefit allowed to the employees and is in the nature of fringe benefit. Therefore it is included in the cost.</p> <p>3. Penal interest arises from court orders mainly relating to pension, gratuity etc. This is also a recurring feature and is required to be included in the cost.</p> <p>4. Only the amortization of capitalized interest on the Govt. loan has been considered.</p>
	(e). It may be noted that only ROCE is allowed on assets and interest on loan as a separate expenditure head is not considered in line with Clause 2.9.1. of the revised tariff guidelines. Please amend the cost statements accordingly.	Interest on Loan has been shown separately and is not included in the F&M expenditure.
	(f). It may be noted that amortisation of Capitalized debt charges cannot be admitted as an expenditure item.	Confirmed that amortization of capitalized debt has not been included in expenditure.
	(g). Please confirm whether inclusion of reimbursement of medical expenses of retired employees under F&M expenditure is according to Billimoria report.	Confirmed.
	(h). The projected F&M expenditure for the years 2005-06 to 2008-09 to 2008-09 may be revised suitably in the light of the above observations made.	Complied with
(vii).	With reference to management and general administration expenses, please clarify / furnish the following: (a). The basis of allocation of management & general overheads to various activities / sub-activities.	The apportionment has been done as per guideline.
	(b). The allocated management and general overheads for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06 shown in the cost statement do not tally with the figures shown in the Annual Accounts for the relevant two years and BE (2005-06).	Discrepancy of figures shown in cost statements and annual accounts are due to exclusion of proportionate expenditure on which dredging subsidy has been received.

(viii).	With reference to capital employed, please clarify / furnish the following: (a). It is observed from the cost statement that the closing gross block of assets for the year 2003-04 (Rs.1076.34 Crores) is shown as Rs.1105.34 Crores as opening gross block for the year 2004-05. Likewise, the opening gross block for the year 2005-06 does not tally with the closing gross block of assets for the year 2004-05.	Cost statements have been revised.
	(b). The additions to gross block during the year 2004-05 do not tally with the figure shown in the Annual Accounts for the year 2004-05.	
	I. The Net Block of assets shown in the cost statement for the year 2004-05 (Rs.682.32 Crores) does not tally with the Net Block of assets shown in the accounts for the year 2004-05 (Rs.651.74 Crores).	
	(d). There is difference between the projected application of fund on capital account for the year 2005-06 shown in the Budget Estimates (2005-06) towards Plan projects and Non-Plan projects and the figure shown as addition to assets for the year 2005-06 in the cost statement. Please clarify and reconcile the figures.	Revised cost statements have been prepared.
	(e). (i). Please furnish the break-up for civil structures, mechanical equipments and flotilla considered in the gross block of assets at the beginning of the year, additions to the gross block during the year, depreciation for itemized assets, additions / deletions in respect of itemized assets and similar break-up for net block of the assets further classifying itemized assets in terms of business assets, business related assets and social obligation assets may be furnished for all the years under consideration.	Such exercise cannot be done as of now but the proportion of such assets in the total assets is very low (about 7-8%)
	(ii). Please confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the net block. It may be noted that work-in-progress will not qualify for allowing return.	Confirmed.
	(iii). It may be certified that all the assets handed over to BOT operators and or in their use are excluded from capital employed.	Assets handed over to BOT contractors are not excluded from the capital employed as there was no clear guideline on the matter in the policy guideline issued by TAMP. To maintain continuity the assets have been included in the block so as to maintain continuity between opening and closing block of assets. Moreover, as stated earlier the income from such assets has been segregated since 01.04.05 i.e., 2005-06. Value of such assets is Rs.11.14 crores. The Authority may kindly note that the rate proposed by KoPT will fetch much below the entitled ROI of 15%.



	(iv). The KOPT has projected fresh investment in assets for the years 2005-06. In this context, please furnish details of the project / feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along with summary of recommendations contained in those reports. An analysis, in terms of Clause 2.6.3., may be made for each of the capital additions. Anticipated reduction in unit operating cost, additional traffic projected and improvement in operational efficiency due to the proposed additions to the assets may also be furnished in line with Clause 2.9.6 of the revised tariff guidelines. It may be noted that there is no quantum increase in the traffic projected even though huge investments are envisaged during the years 2006-07 to 2008-09.	All fresh investments have been proposed after considering feasibility with the approval of the appropriate authority.
	(f). With reference to working capital furnished in the cost statement, please clarify / furnish the following:	
	(i). The value of working capital is more than the value of net block of assets for all the years under consideration.	Cost statements have been recast.
	(ii). The aggregate figure of current assets and the figure of current liabilities shown in the cost statement for the year 2003-04 and 2004-05 do not tally with the annual accounts of the respective years.	The difference is mainly due to treatment of Pension Fund. In the Accounts (Bilimoria) the Pension fund contribution is shown under current liability while in the cost statement it is shown separately.
	(iii). It is observed that the individual components of current assets, actual and estimated are not in line with Clause 2.9.9. Please revise the estimates of individual components of current assets for the years 2005-06 to 2008-09 in terms of Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines and revise the cost statement accordingly.	The exercise cannot be done as of now. The same can only be done during next scale of rates.
	(iv). Please list out the items considered under "others" in Current Assets and justify it for consideration under working capital.	Accrued interest and Loans and Advances are the principal components of 'Others' considered in current assets.
	(g). Please furnish year-wise details of actual / estimated current liabilities shown in the cost statement.	Break up is furnished in the annual accounts.
<b>V.</b>	<b>Kolkata Dock System:</b>	
	<b>Operating Expenditure:</b>	
	The ratio of allocated management and general overheads to the total operating cost for the port as a whole works out to around 23% for all the years under consideration. In respect of Haldia Dock Complex, this ratio is only 13%. However, with respect to KDS, this ratio is around 56%, the reason for which may be explained and the steps taken or proposed to be taken to control and reduce the expenditure may be listed out.	Management & General Administration Overhead in KDS is higher than that in HDC on account of Medical facilities, Legal Expenses, Vigilance Expenses, Planning & Research Expenses, and Engineering & Workshop Expenses. Due to more manpower and retired employees in KDS the medical expenses are considerably higher. Owing to the dry-dock infrastructure in KDS expenses on account of Engineering & Workshop are also higher in KDS.

<b>VI.</b>	<b>Haldia Dock System:</b>	
	<b>Financial &amp; Cost Statements (Operating Income):</b>	
	Please explain the reasons for the following:	
	(i). Drop in projected railway earnings for the year 2005-06 as compared to the actual railway earnings for the year 2004-05.	No drop in Railway Income in the revised cost statement.
	(ii). Decrease in the estimated income on account of estate rentals projected for the years 2005-06 to 2008-09 as compared to the actual estate rentals realised during the year 2004-05.	No decrease in estate rentals in the revised cost statement.
	(iii). Decrease in the estimated Finance and Miscellaneous income for the year 2005-06 to 2008-09 as compared to the actual Finance & Miscellaneous income for the year 2004-05.	In 04-05, Rs.13.09 crores was transferred to F/M Income being the amount disallowed by Govt. Audit for release of Dredging Subsidy (provision for escalation) for earlier year. Hence comparison with this base would give distorted figure.
	<b>Operating Cost:</b>	
(i).	The KOPT has estimated around 11% increase in the salaries and wages cost for the year 2005-06 as compared to actuals for the year 2004-05. The estimated expenditure may be reviewed in the light of the RE 2005-06 and Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines.	Salary Expenditure (HDC): (in crores) 04-05: 71.55 05-06: 73.79 Increase: 3.13%
(ii).	The actual expenditure incurred for the year 2004-05 in respect of fringe benefits is more than 33% of that of the year 2003-04. Please explain the reasons for increase in the actual expenditure.	The increase is mainly due to the Govt. sanction of PLR for current period at higher rate, increased expenditure on account of LTC and leave encashment.
(iii).	The estimated expenditure in respect of stores for the year 2005-06 is around 36% more than the actual expenditure for the year 2004-05. Likewise, the estimated expenditure relating to fringe benefits for the year 2005-06 is more by 8% as compared to the year 2004-05. Further, the KOPT has estimated, the expenditure towards fringe benefits applying 10% increase for the year 2006-07 and 2007-08 as compared to the estimated expenditure for the year 2005-06. These estimations may be reviewed in the light of Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines.	(a) Store Expenditure (HDC) (directly attributable activities) (in crores): 04-05: 13.44 05-06: 14.56 Increase: 8%  (b) Fringe Benefits: 04-05: 4.71 05-06: 4.73 06-07: 4.98 07-08: 5.48
(iv).	(a). The estimated expenditure towards general expenses for the year 2005-06 which is more by around 9% over the actual expenditure for the year 2004-05 also requires review.	The increase is mainly due to the increasing gap between the Dredging Cost and Dredging Subsidy.

	(b). The reasons for increase in the estimated expenditure towards ex-gratia payment, PLB / Performance reward, arrears of pay and allowances and pension for the year 2005-06 to 2008-09 as compared to the actual expenditure for the year 2004-05 may be brought out. The estimated arrears of pay and allowances and pension for the years 2005-06 to 2008-09 may be deleted from the estimates, as arrears cannot be allowed as admissible cost in terms of Clause 2.5.2 of the revised tariff guidelines.	Arrears of pay and allowances have not been considered.
	<b>Scale of Rates</b>	
1.	The KOPT has proposed to introduce uniform rates for both the systems (KDS & HDC) in respect of most categories of cargo, vessels and services. Please clarify whether the services offered, facilities provided, productivity levels and cost of rendering services at KDS and HDC are same.	The uniform rates for both the dock systems i.e., KDS and HDC, which are the two arms of Kolkata Port Trust, have been proposed so that each system works as complementary to the other, thus contribute to the total development of the port and better utilisation of the infrastructure. In the proposed Scale of Rates the services and facilities covered under the rates are same for both the dock system. The areas of thrust for the two-dock system are different whereas, at HDC handling of bulk cargo plays predominance, at KDS it is break-bulk. Therefore the productivity levels may not be comparable. The total cost of rendering services at the two dock system may be different as may be apparent from the cost statements submitted to TAMP because of the historical & geographical reasons; the direct operating input cost and the marginal input cost of the services, however, will be the same.
2.	(i). A suitable conditionality in line with Clause 2.15 of the revised tariff guidelines may be incorporated in the draft Scale of Rates.	The conditionalities in line with Clause 2.15 of revised Tariff guidelines have already been proposed in the draft Scale of Rates at Sections S.3(xi) and S.3(xii). No further blanket clause can be incorporated as the same merits consideration on case-to-case basis, otherwise, possibility of misuse of the condition cannot be ruled out. Such cases can be dealt under the power granted to the board in terms of Section 53 of the Major Port Trust Act.
	(ii). Please explain the relevance of definition of inland vessel defined under Section S2(xiv) of the draft Scale of Rates. The reason for reference to a corresponding "Act of Bangladesh" may be explained.	Kolkata Port is the only riverine major port in India. Beside the seagoing traffic, inland waterways traffic is also being handled predominantly at Kolkata Port. Since this port has vast potential for handling inland waterways traffic, it has become increasingly important to define the same for proper levy of charges. The reasons for reference to a corresponding "Act of Bangladesh" is that substantial amount of cargo movement are being undertaken between India and Bangladesh through riverine route under protocol, where both vessels registered in India as well as registered in Bangladesh operate. The definition proposed in the draft Scale of Rate is to cover both types of vessels.
	(iii). Please explain the reasons for deleting the existing principle for charging heavy lift and non-heavy lift consignments.	In the existing Scale of Rates, only at HDC there is provision for charging heavy lift and non-heavy lift consignment at separate rates, which is used to cover both basic wharfage and on-board handling service. Whereas, as per the draft Scale of Rates, wharfage and charges for providing on-board services are proposed to be levied separately. For handling 'Heavy lift' cargo no special services are provided now. As such it is felt that it would be more rational to delete separate tariff for Heavy lift cargo.

	(iv). The proposed note (xiii) under Section 3 (General Principles of Assessment) regarding interest on delayed payments / refunds may be updated with reference to the prevailing PLR in line with clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines.	The PLR of the State Bank of India is 10 percent as on 1.1.06. Therefore, in line with clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines, it is now proposed that the rate of interest for delayed payments / refunds may be amended as 12 percent in the proposed note(xiii) under Section 3 (General Principles of Assessment) Further, the following may be added at the end of the note- "This rate shall be reviewed on 1 <sup>st</sup> of January every year to fix up the rate applicable for the said year based on the Prime Lending Rate(PLR) of the State Bank of India"
	(v) (a). With reference to the new definition for "on-board handling charges" introduced in Section - 2(xx) please clarify whether the KOPT has taken over the stevedoring activity at KDS and if so what is the role of Kolkata Dock Labour Board (KDLB).	For on-board handling at KDS under KoPT presently the manpower is provided by the Kolkata Dock Labour Board and not by KoPT, therefore, the proposed "on-board handling charges" is not presently leviable at KDS. This charge is leviable at HDC under KoPT, where, KoPT provides the manpower for on-board handling. The charge is presently levied along with wharfage at HDC.
	(b). The new definition for on-board handling charges appears to be for levying charges for supply of manpower for rendering on-board services by the KOPT. Please clarify whether rendering on-board services by the KOPT includes services towards lashing / un-lashing.	On board handling charges is for rendering of on-board services in the form of supply of manpower for loading/unloading operation and does not include services towards lashing/unlashing operation.
3.	<b>Cargo Related Charges</b>	
	<b>General :</b>	
(i).	The cost statements furnished by the KOPT reveal surplus position for the cargo handling activity, both at KDS and HDC. In this connection, it may be noted that this Authority will not be in a position to allow increase in the tariff of cargo handling activity as stipulated in Clause 2.11.3 of the revised tariff guidelines. In this context, please ensure that segregation of existing wharfage charges into wharfage charges, on-board handling charges and shore handling charges does not result in any increase. Please furnish an impact analysis statement for each of the commodities.	In the existing Scale of Rates "Wharfage" at KDS includes the basic charges and the charges for rendering services on shore. Similarly, "On Board & Wharfage" charges at HDC includes the basic charges and the charges for rendering services on board. In the proposed Scale of Rates the basic charges have been segregated from both shore-handling charges and on board handling charges to make the rates more transparent. It may be stated that segregation of existing wharfage charges into wharfage charges, on board handling charges and shore handling charges have not resulted in any increase as because so far KDS is concerned, existing wharfage may be compared with the proposed wharfage and shore handling charges" and for HDC the existing On board and wharfage charges may be compared with the proposed wharfage and on board charges. For the purpose of comparison a statement has been furnished.
(ii).	The port has re-defined the term wharfage as a charge for providing general facilities. Please list out such facilities offered.	The general infrastructure towards providing basic facilities offered by the port includes the dock, berth, sheds, yards, roads, buildings, electricity, water supply, security, equipment facility, rail connectivity, fire service, environmental measures, man power and management services etc.
(iii).	(a). If the new definition of wharfage is accepted as a provision for general facility by the port then the reasons for the proposed differential rate for different cargo are not clear.	Different rates for different cargo have been proposed considering the intensity of utilization of the basic port facilities.
	(b). If the port has applied the principle of "what the trade can bear" to propose wharfage rates, then, please furnish an analysis and assessment made by the KOPT about the affordability of individual commodity.	The port has made a total cost plus approach while preparing the proposed Scale of Rates. In this approach, however, while fixing the tariff, the experiences of the past as well as the rates and structures of the neighbouring ports have been taken into consideration, as it was felt that with the development of roads and railway connectivity, the ports are no longer working in a monopolistic environment.

	(c). The proposed rate of onboard handling charges and shore handling charges may be justified with cost details and a detailed working for each item in the proposed wharfage schedule may be furnished.	Such individual cost details are not maintained; therefore, any attempt to provide such information from existing financial information may be misleading. Cost details for Cargo handling as an activity, which also includes on-board handling and shore handling, however, has already been provided.
	<u>Wharfage for Liquid / Gas handled through pipeline:</u>	
(i).	Please explain the basis for prescribing the proposed slabs for levy of wharfage on POL / POL products.	As per existing Scale of Rates, the wharfage rate for the said category of cargo is Rs.175/-. Presently, this category of cargo constitutes only 1 or 2 percent of the total liquid cargo handled through pipelines. There were representations from various importers for reduction in the wharfage rate for some of the cargo falling under this category, which KoPT Board has considered from time to time. Accordingly a separate group has been proposed at Sl. No.4 of S.4.1. For remaining cargo falling under the said group, a reduction in the rate has been proposed. However, considering the financial implications of reduction in rate, it was considered to be prudent to pass on the benefit of lower tariff to the importer depending on the volume.
(ii).	The rationale for considering the quantity handled at KDS and HDC separately to qualify for the proposed volume discount scheme may be brought out. If both the dock systems are to be treated at par for the purpose of prescribing Scale of Rates, the reasons why they should be taken separately for allowing volume discount may be explained.	Kolkata Port is a multi draft port. As such, considering the size of the ships visiting the two dock systems, uniform benchmark for volume discount may not be logical. While proposing different volume discounts for the two dock systems, the best utilization of the available river draft was aimed at.
(iii)	The existing rate of Rs.90 per tonne to handle all types of coal, fertilizers, fertilizer raw-materials, soda ash and other dry bulk cargo leviable at HDC is also made applicable for KDS as a common rate. Please state the existing rate of wharfage levied at KDS for these items of cargo.	The existing rate of wharfage levied at KDS for the said cargo are as follows: (i) All types of Coal : Rs.90/- (j) Fertilizer : Rs.130/- (k) Fertilizer Raw Materials : Rs.120/- (l) Soda Ash : Rs.130/- Other Dry Bulk : Rs.120/-
	<u>Wharfage on cargo handled other than through Mechanical system:</u>	
(i).	While the existing wharfage rate of Rs.20 per tonne applicable for KDS in respect of the tariff item Salt, is maintained, the existing wharfage rate of Rs.15 per tonne applicable at HDC for the same item has been enhanced to make a uniform rate. In this context, the statement made by KOPT that it has delinked shore activity charge from wharfage is not clear. If cost of shore handling activity is to be levied separately, a proportionate cost of rendering shore-handling activity may be reduced from the proposed wharfage rate for handling salt.	Salt is a common man's item. As such, port tariff for such cargo has been kept low traditionally. Since in principle it has been decided that a common tariff structure to be introduced as KoPT as a whole, the rate has been kept uniform. So far shore handling is concerned, in case of salt such services are generally not undertaken by port. Therefore, additional cost in the form of shore handling does not arise unless the same is to be provided by port. Further, this in effect will reduce subsidisation of its cost to certain extent.

(ii).	<p>It appears from the existing Scale of Rates of KOPT, the port levies on board and wharfage for fly ash, iron ore and sand at Rs.120/- per metric tonne at KDS and at Rs.110/- per metric tonne at HDC based on the rates prescribed for "other dry bulk cargo not specified". These existing rates are proposed to be brought down and the KOPT has proposed a uniform rate of Rs.20/- per tonne to handle this cargo on the ground that the port wants to attract new cargo. In this context, please clarify the following:</p> <p>(a). Please confirm that no other cargo is made to compensate the proposed reduction in the existing rates of wharfage elsewhere.</p>	<p>Fly Ash presently is not handled at any of the HDC berths, except at IVW point, for which separate rate is there. As such, Fly Ash, if handled at the port berths will be the additional cargo and therefore, the question of making other cargo to compensate the proposed reduction does not arise. Similarly Sand is also a new cargo. As per the existing Scale of Rates the tariff for Iron Ore at HDC is Rs.70/- and not Rs.110/- as mentioned by the Authority, which includes both wharfage and on board charges. In the proposed Scale of Rates the component of wharfage has been taken as Rs.20/- and on board handling charge as Rs.30/-. The reduction in rates is to promote the traffic, which will not be required to be compensated by other cargo.</p> <p>At KDS, all these cargo are new cargo. Its handling is an additional revenue to the port. Therefore, lowering of the tariff of the same will not require the other cargo to compensate the reduction. This is because the additional revenue from new cargo means additional contribution to recovery of fixed cost, which is nearly 90% of the total cost.</p>
	<p>(b). The delinked on board activity charge from the existing composite on board and wharfage rates may be quantified and furnished.</p>	<p>In the proposed Scale of Rates, the delinked on board activity charge are as under;</p> <p>Fly Ash : Rs.30/- per Ton. Sand : Rs.30/- per Ton. Iron Ore: Rs.30/- per Ton.</p>
(iii).	<p>With reference to the proposed wharfage rate of Rs.40 per tonne against the prevailing rate of Rs.90 tonne applicable at KDS and HDC for handling coking coal, all types of coal, petroleum, metallurgical or any type of coke, lime stone, please quantify and furnish the shore handling activity delinked from the existing rates.</p>	<p>Presently Coking coal, all types of coal, Petroleum coke, Metallurgical coke or any types of coke or Limestone are not handled at KDS and if at all the volume is totally insignificant. Shore handling services for such cargo are not provided at KDS. However, a rate of shore handling charge has been kept as future provision to attend any unforeseen situation, where port may be compelled to handle such cargo for operational exigencies. The proposed rate for such shore handling, if at all undertaken, has been proposed at Rs.70/- per Ton.</p>
(iv).	<p>The proposed wharfage rate of Rs.70 per tonne applicable for woollen carpet against the existing ad valorem rate of 0.3% may be justified with reference to actuals realised in the past 3 years.</p>	<p>Woollen carpets are presently handled only in containers, for which separate box rate is applicable. Therefore, existing ad valorem rate applicable for woollen carpets handled in break bulk form has become superfluous.</p>
(v).	<p>Wharfage, as defined by the KOPT, is providing for general facility by the port. In that case please explain the reasons for proposing differential wharfage rates for handling of iron ore through mechanical system and manual system.</p>	<p>The intensity and profile of utilization of the port infrastructure for Iron Ore handling by mechanical mode vis-à-vis manual mode are different. As such different wharfage rates have been proposed.</p>
(vi).	<p>The KOPT has proposed for levy of 50% of the prescribed rate of wharfage on liquid cargo transferred through pipeline between KDS and HDC or from any other point to KDS / HDC. In this regard, please list out the facilities provided to justify levy of wharfage and also furnish the quantum of traffic handled by this mode.</p>	<p>This has been proposed in line with the existing Scale of Rates, which was earlier approved by TAMP.</p>



(vii).	Please explain the basis for the proposed rate of Rs.50/- in respect of coastal cargo for which ad valorem rates are leviable in the existing arrangement.	In terms of Authority's guidelines, the rate for coastal cargo shall not exceed 60% of the rate applicable for foreign cargo. Since in case of ad valorem calculation of such 60% may not be feasible, Rs.50/- per ton has been proposed as against the existing rate of Rs.100/- per ton for unspecified coastal cargo considering that 50% reduction in ad valorem rate has been proposed in case of foreign cargo. However, KoPT would like to propose a minimum rate of wharfage for cargo under ad valorem at the rate of Rs.80/- per ton considering that the coastal rate has been proposed as Rs.50/- per ton. This is because, there may be cargo on which ad valorem rate of wharfage may be insignificant, even less than the lowest wharfage rate proposed for any cargo.
	<b>On-board handling charges</b>	
(i).	The proposed rates for levy of on-board handling charges are for supply of manpower. Please clarify whether the KOPT has taken over the stevedoring activity at KDS.	On board supply of manpower at KDS is done by Calcutta Dock Labour Board. Port does not undertake such activity at KDS.
(ii).	Though the rates are for supply of manpower, the rates are proposed for output i.e. on per tonne basis. If so, the per tonne rate should vary with output / productivity levels. The KOPT is, therefore, requested to propose per tonne rates for different levels of productivity.	In the existing Scale of Rates On-board handling charge is a component of On-board & Wharfage charge, which has been delinked and separate rates for wharfage and On-board handling charges has been proposed. Since, in the existing tariff, there was no variable rate depending on productivity level, a single slab rate has been prescribed in the proposed rate as a first measure of delinking. The per ton rate of on board handling charge with reference to output/productivity level, although may be logical, but introduction of the same will require collection and analysis of huge data, which at this stage may not be possible. As such, TAMP is requested to consider the matter and may not insist on per ton rates for different levels of productivity with respect to on board handling. This exercise may be undertaken for future revision of rates.
	<b>Shore handling charges</b>	
	With reference to Note (ii) to Section 6 the port's proposal is to allow 50% rebate if it provides only part of the services specified in the definition of shore handling charges. However, various services are included in the definition of shore handling charges. Therefore, please specify the percentages of rebate when the port does not provide various services instead of a common rebate of 50%.	Transfer of cargo between hook point and yard/shed including stacking at the yard/shed and loading/unloading of cargo for delivery/receiving are two components of shore handling charge. A single charge is applicable for the whole operations. The 50% rebate has been proposed considering that user may not avail port services for any one of the above components of shore handling.

	Demurrage on cargo	
(i).	The KOPT has brought under one group the existing classifications of hazardous II, III & IV cargo, all other non-hazardous cargo and non-hazardous transshipment cargo into one category for the purpose of free period. While doing so, the reduction of existing 12 free days in respect of non-hazardous transshipment cargo to three days may be justified.	In the proposed Scale of Rates the FREE PERIOD is to be counted for the entire consignment after the last date of landing of the ship and beside port non-operational days, the Customs notified holidays will also be excluded for the purpose of calculating free period – thus the free period is extended automatically. In the existing Scale of Rates the rate of demurrage for the majority of the cargo is Rs.75/- and above. In the proposed Scale of Rates the cargo-groups have been reorganised and the overall rates of demurrage charge also has been reduced substantially. As such, although the proposed free period of non-hazardous transshipment cargo, when compared with the existing free period, appears to be less in numerical terms, the actual bearing will not be adverse. Further, incidence of storage of transshipment cargo is insignificant, if not nil. As such, keeping of any separate storage rate for the same hardly matters as well as not justified.
(ii).	Please furnish the reason for reduction in the existing free period for non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan from 7 days to 6 days.	Although the free period for Nepal and Bhutan cargo has been reduced from existing 7 days to proposed 6 days, there will be definite/automatic enhancement of free period for such cargo, since in the proposed Scale of Rates, the free period will be counted after the Last Date of Landing of a ship. The overall rate of demurrage charge has also been reduced. It is therefore felt that, in totality, the proposed structure of demurrage will be more beneficial to the trade
(iii).	With reference to Note (i) to Section –7 (Demurrage on Cargo), please clarify / furnish the following: (a). The reasons for change in the Last Landing Date (LLD) for the cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault / reason not attributable to the port.	As per the past experience, at times even in course of free discharge of cargo, operation of the ship is withheld or slowed down midway by the importer or the vessel or their agents due to disputes between themselves. At times, due to stoppage of work by the vessel or the importer or their agents, the vessel is required to be shifted and kept at waiting berth to accommodate other workable ship at that place; the balance cargo of the ship is discharged subsequently after resolve of the dispute/difficulty. There may even be incidents when the discharge operation is deliberately slowed down by the importer or their agent due to difficulties and inefficiencies in arrangement of adequate equipment and/or transport on their part for clearing the cargo being landed. Considering such situations, the conditions at Note (i) to Section 7 has been kept to avoid/discourage any misuse of the provision of considering the 'last date of landing' as the 'date of landing' for the purpose of calculating demurrage.



	<p>(b). A conditionality may be proposed to the effect that demurrage on cargo shall not accrue for the period when the cargo could not be cleared for any reasons attributable to the port.</p>	<p>The reason, which usually attributable to port for importer not able to take delivery of his cargo is non-supply of labour and/or equipment by port for the purpose of loading. However, to avoid such situation provisions have been kept under Section 6 of proposed Scale of Rates, whereby the importer/exporter may make arrangement for loading of their cargo for delivery and avoid payment of the applicable handling charge. At HDC, the importer/exporter or their agents themselves usually do equipment and labour arrangements for clearing cargo. Keeping separate provision for non-applicability of demurrage in case cargo cannot be delivered by port, may invite opportunities for misuse of the provision. Hence it is felt that, no other provision is required. Further, such cases, if merits can always be dealt under the power granted to the Board in terms of Section 53 of the MPT Act.</p>
	<b>Transportation</b>	
	<p>The KOPT has proposed the existing per tonne rates for transportation of cargo when it undertakes transportation. However, loading and / or unloading service is excluded from the proposed arrangement. Please justify the proposed rate with cost details.</p>	<p>Transportation charge leviable under Section.8 of the proposed Scale of Rates is not for basic and common operation at the port. The basic operation of transportation (including loading/unloading) of cargo between hook point and stacking yard is covered under shore handling charges and as such, the rates under Section.8 is only for additional unproductive transportation. Relevantly, the existing Scale of Rates too contains similar rate for such service and there has not been any increase in the proposed Scale of Rates.</p>
	<b>Loading / unloading / restacking charges</b>	
	<p>In the existing arrangement, the rates of lifting charges applicable at KDS and loading / unloading / restacking charges at HDC are leviable at different rates. In the proposed Scale of Rates, the KOPT wants to rename the tariff item as 'Loading / unloading / restacking of article / package for operation not covered under "Shore Handling Charge" and has proposed uniform rates for both the system of KOPT. Further, the port has proposed rates under this category at reduced levels for various slabs delinking shore handling charge. The element of shore handling charge delinked may be quantified and furnished.</p>	<p>In the proposed Scale of Rates Loading/unloading/restacking charge leviable under Section 9 are not for basic services required to be provided to any cargo, rather are for additional unproductive operations, for which separate charge is also being levied under the existing Scale of Rates. In the proposed Scale of Rates, such basic operations in the process of delivery/receiving/stacking are covered under shore handling charge. As per the existing Scale of Rates, for delivery/receiving/restacking of packages/articles weighing 5 Ton and above at KDS lifting charge is levied in addition to wharfage. In the proposed Scale of Rates, however, such services are covered under shore handling charge, which is a component delinked from the existing wharfage charge. As such, in the proposed Scale of Rates there is no separate or additional charge (like the existing lifting charge) for delivery/receiving/restacking of such cargo. Compared to the existing rates of lifting charge (for all categories of cargo), the rates of shore handling charge also have been reduced/rationalised to a great extent.</p> <p>At HDC, shore-handling service to cargo is usually not provided by port. However, such provision has been kept in the existing Scale of Rates to meet any emergent requirement. Since it has been decided in principle to keep a uniform rate for KoPT as a whole, a common rate of Loading/unloading/restacking charge has been provided in the proposed Scale of Rates.</p>

4.	<b>Charges on Container and Containerized cargo</b> <b>Wharfage on container / containerised cargo:</b>																																																																																																																																						
(i).	<p>(a). This Authority advised the KOPT to move towards a single box rate for handling containers and rationalise the container handling charges at the CPY and non-CPY. (Paragraph 15(vii)(b) and 15(vii)(f) of Order of April 2001).</p>	<p>As per existing Scale of Rates, there are 6 different box rates (excluding empty containers), each for CPY &amp; Non-CPY. Keeping in with the advice of the Authority, KoPT has proposed only 3 (three) categories of rate structure, which is applicable for both CPY &amp; Non-CPY. Thus, the Authority may appreciate that KoPT has already taken step to move towards a single box rate, which can not be proposed at one go this time due to considerable financial implications.</p>																																																																																																																																					
	<p>(b). In the existing arrangement, charges on container and containerized cargo handled at the container terminal of KDS and charges on container and containerized cargo handled at area other than container terminal of KDS are prescribed separately. In respect of HDC, separate rates of container handling with itemized break-up have been prescribed. Against this existing position, the KOPT has now proposed uniform rates applicable at KDS and HDC for levy of wharfage on container and containerised cargo, on board handling charges and shore handling charges. In this context, please furnish an analysis of the existing vis-à-vis proposed rates bringing out variance and justify the increase in rates, if any, supported by cost details. Also, the proposal to maintain same rates at KDS &amp; HDC may be justified with reference to the services provided, productivity levels and cost of rendering services at both the dock systems.</p>	<p>KoPT has proposed an uniform rate structure considering that each dock system works complementary to the other, thereby contributes to overall interest of the organisation as a whole. In this process KoPT, however, tried to ensure that overall cost of handling container at both the dock system is not increased, unless absolutely necessary and become prohibitive to overall growth of container traffic at KoPT. Therefore, from the consolidated box rate of KDS and itemized break-up rate of HDC, a new rate structure has been proposed. While doing so, KoPT has ensured that TAMP's earlier advise of delinking of on-board charge from wharfage is also followed. KoPT has already submitted cost statement for handling container at both the dock systems. The existing rates as well as proposed rates of both the dock systems were already furnished in Form-II with the proposal as per requirement of TAMP. However, for better understanding the position is furnished below for KDS and HDC.</p> <p><b>KDS</b></p> <p>(in Rs)</p> <table><tr><th rowspan="2">Type</th><th colspan="4">CPY</th><th colspan="4">Non - CPY</th></tr><tr><th>Exis-ting</th><th colspan="3">Proposed</th><th>Existing</th><th colspan="3">Proposed</th></tr><tr><th></th><th></th><th>Wharf- age</th><th>Shore handling</th><th>Total</th><th></th><th>Wharf- age</th><th>Shore- handling</th><th>Total</th></tr><tr><td>Imp Cat-I</td><td>5500</td><td>2200</td><td>220+165</td><td>2585</td><td>4500</td><td>2200</td><td>0</td><td>2200</td></tr><tr><td rowspan="3">Imp Cat-II</td><td rowspan="3">6000</td><td>2200</td><td>220+165</td><td>2585</td><td rowspan="3">5000</td><td>2200</td><td>0</td><td>2200</td></tr><tr><td>4000</td><td>220+165</td><td>4385</td><td>4000</td><td>0</td><td>4000</td></tr><tr><td>6200</td><td>220+165</td><td>6585</td><td>6200</td><td>0</td><td>6200</td></tr><tr><td>Exp Cat-I</td><td>3600</td><td>2200</td><td>220+165</td><td>2585</td><td>2800</td><td>2200</td><td>0</td><td>2200</td></tr><tr><td>Exp Cat-II</td><td>4500</td><td>2200</td><td>220+165</td><td>2585</td><td>2600</td><td>2200</td><td>0</td><td>2200</td></tr><tr><td>Exp Cat-III</td><td>6000</td><td>2200</td><td>220+165</td><td>2585</td><td>5000</td><td>2200</td><td>0</td><td>2200</td></tr><tr><td>Empty</td><td>750</td><td>450</td><td>220+165</td><td>635</td><td>500</td><td>450</td><td>0</td><td>450</td></tr></table> <p><b>HDC</b></p> <p>(in Rs)</p> <table><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="2">When port equipment is used</th><th colspan="2">When port equipment/ labour is used in part</th><th colspan="2">When port equipment/ labour is not used</th></tr><tr><th>Exis-ting</th><th>Proposed</th><th>Existing</th><th>Proposed</th><th>Existing</th><th>Proposed</th></tr><tr><td>Landing/ Shipment</td><td>1600</td><td>2200+275</td><td>1500</td><td>2200+275</td><td>1500</td><td>2200+275</td></tr><tr><td>Transport from Quay to yard</td><td>900</td><td>220</td><td>600</td><td>55</td><td>300</td><td>0</td></tr><tr><td>Delivery/ Receiving container</td><td>350</td><td>165</td><td>250</td><td>55</td><td>200</td><td>0</td></tr><tr><td>Total</td><td>2650</td><td>2660</td><td>2350</td><td>2585</td><td>2000</td><td>2475</td></tr></table>	Type	CPY				Non - CPY				Exis-ting	Proposed			Existing	Proposed					Wharf- age	Shore handling	Total		Wharf- age	Shore- handling	Total	Imp Cat-I	5500	2200	220+165	2585	4500	2200	0	2200	Imp Cat-II	6000	2200	220+165	2585	5000	2200	0	2200	4000	220+165	4385	4000	0	4000	6200	220+165	6585	6200	0	6200	Exp Cat-I	3600	2200	220+165	2585	2800	2200	0	2200	Exp Cat-II	4500	2200	220+165	2585	2600	2200	0	2200	Exp Cat-III	6000	2200	220+165	2585	5000	2200	0	2200	Empty	750	450	220+165	635	500	450	0	450		When port equipment is used		When port equipment/ labour is used in part		When port equipment/ labour is not used		Exis-ting	Proposed	Existing	Proposed	Existing	Proposed	Landing/ Shipment	1600	2200+275	1500	2200+275	1500	2200+275	Transport from Quay to yard	900	220	600	55	300	0	Delivery/ Receiving container	350	165	250	55	200	0	Total	2650	2660	2350	2585	2000	2475
Type	CPY				Non - CPY																																																																																																																																		
	Exis-ting	Proposed			Existing	Proposed																																																																																																																																	
		Wharf- age	Shore handling	Total		Wharf- age	Shore- handling	Total																																																																																																																															
Imp Cat-I	5500	2200	220+165	2585	4500	2200	0	2200																																																																																																																															
Imp Cat-II	6000	2200	220+165	2585	5000	2200	0	2200																																																																																																																															
		4000	220+165	4385		4000	0	4000																																																																																																																															
		6200	220+165	6585		6200	0	6200																																																																																																																															
Exp Cat-I	3600	2200	220+165	2585	2800	2200	0	2200																																																																																																																															
Exp Cat-II	4500	2200	220+165	2585	2600	2200	0	2200																																																																																																																															
Exp Cat-III	6000	2200	220+165	2585	5000	2200	0	2200																																																																																																																															
Empty	750	450	220+165	635	500	450	0	450																																																																																																																															
	When port equipment is used		When port equipment/ labour is used in part		When port equipment/ labour is not used																																																																																																																																		
	Exis-ting	Proposed	Existing	Proposed	Existing	Proposed																																																																																																																																	
Landing/ Shipment	1600	2200+275	1500	2200+275	1500	2200+275																																																																																																																																	
Transport from Quay to yard	900	220	600	55	300	0																																																																																																																																	
Delivery/ Receiving container	350	165	250	55	200	0																																																																																																																																	
Total	2650	2660	2350	2585	2000	2475																																																																																																																																	

		From the above, it may be seen that KOPT has proposed some increase in overall rates where port provides either partial or no shore handling services and the private operators provide the shore handling services. This has been proposed to ensure full utilisation of shore facilities created by port in the form of cranes and labours. Further, this will also ensure some recovery of cost incurred on roads, container yards, etc., which the private crane operators providing shore services used commonly with the port and earn revenue.
	(c). The differential wharfage charges prescribed for 3 categories may be justified with reference to the differences in the cost of services provided by the port to these categories of loaded containers.	The differential wharfage charges prescribed for 3 (three) categories are not due to difference in the cost of services provided by the port, but keeping their sensitivity to port tariff considering the ultimate goal to move gradually towards single box rate in future as advised by the Authority during the last revision.
(ii).	There is a significant difference in the wharfage rates proposed for containers from the identified ICDs and other ICDs. Please explain the rationale behind differential rate proposed.	There is no traffic at present from ICDs other than the identified ICDs. So to encourage further container traffic from the identified ICDs, the promotional tariff has been proposed.
(iii).	With reference to the proposed on-board handling charge on containers applicable for KDS, please state whether the KOPT has taken over the stevedoring activity at KDS. If so, please bring out the role of Kolkata Dock Labour Board (KDLB). Further, the on-board services provided may be listed out.	On board supply of labour for handling containers at KDS is being provided by Kolkata Dock Labour Board at separate charge levied by them. As such on board handling charge in the proposed Scale of Rates is not applicable at KDS presently.
(iv).	In the proposed Section 13 (Shore Handling Charges on Container), the KOPT has proposed separate rates when the KOPT provides part of the labour / equipment. The description "part of the labour / equipment" is vague which may be defined categorically.	The different services of shore handling has different individual service components, which in turn has different resource components like various equipments, equipment-combinations, labour etc. In course of availing shore services, the user may avail one or many of such resource components, but not the all. To meet such situation the rate for "part of the labour/equipment" has been kept, as already prevailing in the existing Scale of Rates for container handling at HDC.
(v).	On the ground that handling operation of loaded and empty containers is same, the KDPT has decided to remove the existing differential rates for shifting charges and proposed to adopt lower (Rs. 700) of two rates. It appears that the existing rate to handle empty container is less than the proposed rate of Rs.700/-. Please clarify and give reference to the Section prescribing Rs.700/- as shifting charge for empty container in the existing Scale of Rates.	For such operation at HDC landing charge plus shipment charges (i.e. Rs.1500/- + Rs.1500/- for Load containers and Rs.750/- + Rs.750/- for empty containers) are recovered as per the existing Scale of Rates, which is higher than the proposed rate. At KDS, the existing charge for such operation is Rs.2000/- for loaded container and Rs.500/- for empty container. The proposed rate for load as well as empty container is Rs.700/-, both at KDS and HDC. Thus, there is a considerable reduction in the rate for load container. The marginal increase for empty has been proposed considering similarity of operation both for empty and loaded.

(vi).	With reference to stuffing and destuffing charges the basis for the new structure may be furnished with cost details to justify the proposed rates.	<p>The existing rates approved by TAMP for destuffing/stuffing are at Section 9, SI 2, Section 10 SI 2(a) &amp; (b) and Section 18.1</p> <p>It may be seen that the proposed rate structure is nothing but an attempt to consolidate existing rates under various Sections applicable at KDS and HDC depending on the nature of services presently provided by each dock system. This has been done, as KoPT, as a policy has proposed for uniform rates for uniform services for the both the dock systems. However, some increase in the earlier rates prescribed in existing Section 18.1 has been proposed, as, the earlier rates were simply notional and the services were not required to be provided. Now, it is considered prudent to keep proper rates to meet any such requirement so that port is not required to be out of pocket for such services.</p>
(vii).	Please justify with cost details the proposed rate for services provided to containers with Hazardous - I cargo and list out the services proposed to be provided. In this regard, Clause 5.7.3. of the tariff guidelines may be referred to.	<p>Fire personnel with all equipments and arrangement are deployed during handling of Hazardous-I container till its clearance from the port, which necessarily takes some time for completion of required documentation formalities. This involves substantial cost. The clause no. 5.7.3 of the revised tariff guidelines provides to levy premium to the extent of 25% of the handling and storage charge in case of all hazardous containers. Accordingly, keeping in view port's endeavour to keep an uniform rate for KoPT a rate of Rs.1000/- per TEU has been proposed for container carrying Hazardous-I cargo. Regarding cost details it may be stated that even if we consider average 2 shifts stay of container with Hazardous-I cargo inside the docks, then cost of deployment 2 fire personnel ( 1 in each shift) reasonably justify the above proposed rate.</p>
(viii).	The existing Scale of Rates prescribes charges for handling transshipment containers. The charges for transshipment containers do not appear to have been proposed in the draft Scale of Rates. The charges for handling transshipment containers may be proposed, if necessary, in line with clause 5.5.1 of the revised tariff guidelines.	<p>Only feeder vessels operate at KoPT. Transshipment of containers does not take place from this port. However, to meet any unforeseen requirement, a separate rate for transshipment containers may be considered in accordance with clause 5.5.1 of the revised tariff guidelines of the Authority.</p>
(ix).	Please furnish the reasons for proposing differential rates for storage charge on loaded container and empty container in the light of Clause 5.3 of the revised tariff guidelines.	<p>Infrastructural support for loaded containers is different from that of empty containers. As such the rate for storage charge has to be different. For example, security, type of storage yard, liability of port for loaded container etc. has to be taken into account for the purpose.</p>

(x).	(a). The KOPT has proposed new slab structure for levy of storage charge on loaded import / export container containing hazardous-I cargo at the reported demand of the users. The basis for the new slab structure may be furnished.	The proposed Scale of Rates incorporates unified storage charge for cargo and container together, in stead of separate rates of storage charges for the cargo and the container, as provided in the existing Scale of Rates. Though Clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines provides scope for levy of storage charge at a premium to the extent of 25% for any hazardous container (i.e., Haz. I, II, III & IV), KoPT has proposed a separate rate only for container with Hazardous -I cargo, whereas, storage charge proposed for container with Hazardous-II, III & IV cargo is same as that of container with Non-hazardous cargo. As a principle KoPT want to discourage retaining of any container with Hazardous -I cargo inside the docks because of its highly inflammable nature and those are normally allowed to land for direct delivery on the same day from hook point. In this backdrop, as a penal measure higher slab rates have been proposed for container with Hazardous-I cargo. Incidentally, as per the existing Scale of Rates the storage charge for container with Hazardous-I cargo would be much higher if the average loadability of container is considered.
	(b). It appears that the proposed storage charges for hazardous containers are with premium as compared to the normal containers. Please confirm that the proposed storage charges on hazardous containers are in line with Clause 5.7.3. of the revised tariff guidelines.	The position has been explained in para (x) (a) above.
(xi).	Note-4 to Section 15 is not in line with Clause 5.8.2. of the tariff guidelines.	KoPT, for easy record and calculation, has proposed that the landing date of a container of any vessel shall be the last landing date of the vessel in which the container is carried. Following the guidelines under Clause 5.8.2, however, calculation of free dwell time has been proposed from the day after the day of landing (which is the last landing date as stated above).
(xii).	With reference to the rebate structure introduced for granting rebate in wharfage for handling FCL containers, the basis for slabs proposed for quantity handled and the basis for quantum of rebate proposed may be brought out. The Section 16.5 regarding time limit for refund by KOPT and stipulation regarding interest needs to be modified in line with Clause 2.18.3 and Clause 2.18.4 of the revised tariff guidelines.	<b>Rebate on containers:</b> The main idea to bring rebate on wharfage is to allow the benefit to the importers/exporters themselves. The different profile of importers/exporters in terms of the volume of their containers has been considered for the purpose and accordingly for a rational distribution of the benefit to both small and big importers/exporters, the slabs have been so organised.  Section 16.5 of the proposed Scale of Rates has specified the methodology for claiming and processing of rebate. However, clause 2.18.3 and clause 2.18.4 of the revised tariff guideline is with regard to payment of charge and refund of overcharge. Refund of rebate does not mean refund of over-charge.

5.	<p><b>Miscellaneous Charges</b></p> <p>The KOPT has proposed increased hire charges as compared to the existing rate of hire charges in respect of the following equipments:</p> <p>(a). Locomotive</p> <p>(b). Bulldozer (less than 10 MT)</p> <p>(c). Bulldozer (more than 10 MT)</p> <p>(d). Top lift truck / reach stacker</p> <p>Like wise, the port has also proposed new rates for the following equipments taken on lease / procured</p> <p>(e). Tyre mounted Hydraulic front end loader and Bock Hoe</p> <p>(f). Self unloading dumper</p> <p>(g). Crawler mounted excavator.</p> <p>(h). RMQC for use other than for handling of container.</p> <p>(i). Spreader (40 ft).</p>	<p>Bull Dozers, Top lift truck/ reach stacker, etc is not usually hired out. Usage of this equipment in normal process of handling of cargo is covered under shore handling charge. However, provision for hire rates have been kept considering the local market rate to meet any exigencies. Similarly, port locomotives are used for hauling wagons within the port railway system and are normally covered under Local Haulage Charge approved by the Railway Board from time to time. Locomotive hire charge has been proposed with some escalation in the present rate, keeping hire rate of Zonal Railways in consideration, in order to meet operational requirement not covered under haulage at the users request.</p> <p>Rates for Tyre mounted Hydraulic Front end loader cum backhoe, Self Unloading Dumper and Crawler Mounted Excavator have been proposed as action has been initiated to take those equipment on hire. The rates proposed are tender rates plus administrative overhead.</p> <p>Regarding RMQC the information requested is as under-</p> <p>a) Cost of equipment - Rs.19.5 Crore each</p> <p>b) Life of equipment – 20 years</p> <p>c) Operation &amp; maintenance cost – Rs.6.4 lakhs per month, i.e. 6.4x12= Rs.76.8 lakh</p> <p>d) Electricity 100 unit per hour at the rate of Rs.5/- per unit</p> <p>e) Utilisation 80% of 365 days x 3 shifts, i.e. 876 shifts( 8 hrs shift) per annum</p> <table border="1" data-bbox="658 1187 1340 1467"> <tr> <td>Estimated Earning</td><td></td><td>45000</td></tr> <tr> <td>Operating Cost:</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>O &amp; M cost per shift- (Rs.76.8 lakh ÷ 876)</td><td>8768</td><td></td></tr> <tr> <td>Electricity per shift of 8 hrs – (Rs. 5 x 100 x 8)</td><td>4000</td><td></td></tr> <tr> <td>General Expenses (973634 ÷ 876)</td><td>1111</td><td></td></tr> <tr> <td>Depreciation ((Rs. 19.5 crore ÷ 20) ÷ 876)</td><td>11130</td><td></td></tr> <tr> <td>Finance &amp; Misc. Exp (8225315 ÷ 876)</td><td>9390</td><td></td></tr> <tr> <td>Sub Total</td><td>34399</td><td>34399</td></tr> <tr> <td>Surplus</td><td></td><td>10601</td></tr> <tr> <td>Allocable Mgt. &amp; Gen overhead (1797470 ÷ 876)</td><td></td><td>2052</td></tr> <tr> <td>Net Surplus</td><td></td><td>8549</td></tr> </table> <p><b>Note:</b> Allocation of cost on the basis of sub activity cost of containers in cost statement of 2004-05</p>	Estimated Earning		45000	Operating Cost:			O & M cost per shift- (Rs.76.8 lakh ÷ 876)	8768		Electricity per shift of 8 hrs – (Rs. 5 x 100 x 8)	4000		General Expenses (973634 ÷ 876)	1111		Depreciation ((Rs. 19.5 crore ÷ 20) ÷ 876)	11130		Finance & Misc. Exp (8225315 ÷ 876)	9390		Sub Total	34399	34399	Surplus		10601	Allocable Mgt. & Gen overhead (1797470 ÷ 876)		2052	Net Surplus		8549
Estimated Earning		45000																																	
Operating Cost:																																			
O & M cost per shift- (Rs.76.8 lakh ÷ 876)	8768																																		
Electricity per shift of 8 hrs – (Rs. 5 x 100 x 8)	4000																																		
General Expenses (973634 ÷ 876)	1111																																		
Depreciation ((Rs. 19.5 crore ÷ 20) ÷ 876)	11130																																		
Finance & Misc. Exp (8225315 ÷ 876)	9390																																		
Sub Total	34399	34399																																	
Surplus		10601																																	
Allocable Mgt. & Gen overhead (1797470 ÷ 876)		2052																																	
Net Surplus		8549																																	
	<p>In this context, please furnish the following:</p> <p>-As already pointed out by us in this questionnaire, the analysis in terms of Clause 2.6.3. may be made for each of the capital additions.</p> <p>-Detailed working for the proposed hire charges indicating the capital cost and life of the equipment, lease rentals paid, operating cost and maintenance cost with breakup for material and labour, power cost and other overheads may be furnished.</p>	<p>Regarding spreader, it may be stated that in the existing Scale of rates TAMP has earlier approved Rs.1500/- as per shift hire charge for 20 ft. Spreader. Keeping this into consideration, the rate proposed for 40 ft. spreader is 1.5 times that of 20 ft., which is similar to principle followed in case of container.</p>																																	

Ship-breaking Charges & Dry dock charges		
	Substantial reduction is observed in the ship-breaking charges and dry dock charges when the proposed rate is compared with the existing rates for different classes of vessels. In this context, KOPT may confirm that no other activity is made to cross-subsidize ship-breaking activity in view of the proposed reduction in charges. Separate cost statements for these activities may be furnished.	As Kopt does not generally incur any direct cost for carrying ship-breaking activity, no separate expenditure code is maintained showing ship breaking as a cost centre. Ship breaking charge is for availing the general facilities of port. It may be confirmed that no other activity is made to cross-subsidize ship breaking activity in view of the proposed reduction of charges. As explained, separate cost statement for ship breaking activity cannot be furnished. However, cost statement in respect of Dry dock activity has already been furnished to TAMP.
6.	<b>Vessel Related Charges:</b> <b>Beth Hire</b>	
(i).	The basis for the proposed single slab rate for berth hire of 0.25 Cents may be explained alongwith revenue implications. Likewise, the basis for the proposed minimum rate of berth hire charges may be furnished.	<p>There are three slabs of berth hire in the existing tariff schedule and rates approved by the Authority are different for KDS and HDC. However, to restrict rapid diversion of vessels /cargo from KDS, KoPT Board decided to operate berth hire charges at the rates applicable at HDC for both the dock systems to optimise utilisation of total infrastructure of KoPT as a whole. Unless the two dock systems operate in tandem offering same rates for same services, trade would like to avoid the higher cost dock system, which ultimately will result in congestion in lower cost dock system. In turn, this will result in diversion of cargo from KoPT even though infrastructures at one dock system suffer from underutilisation, and at the end of the day revenue of KoPT as whole will suffer. Authority may appreciate that liability for the employees and pensioners is that of the organisation, i.e. KoPT and not of any individual docksystem. The present applicable rates of Berth Hire are 0.29125 cents for vessel upto 3000 GRT, 0.25 cents for vessel of 3001 to 10000 GRT and 0.20875 cents for vessel above 10000 GRT. In terms of clause 6.10 of revised guideline issued by TAMP in case of port dues and berth hire there should be single slab of GRT. Accordingly, single slab of berth hire has been proposed. The rate proposed is 0.25 cents after considering the following facts –</p> <p>(a). Presently in KoPT maximum number of vessels is paying berth hire at 0.25-cent rate.</p> <p>(b). At the time of proposing the existing Scale of Rates, the dollar conversion rate was considered as 1 \$ = Rs.45/-, whereas, while considering the revenue on the proposed rate the dollar conversion has been considered as 1\$ = Rs.43.52.</p> <p>(c) Further, as per policy guideline, the rate for coastal vessel should not exceed 60% of the foreign going vessel instead of earlier 70%. Thus, there is likely loss of some revenue on this score.</p>



(ii).	<p>The existing berth hire charge is inclusive of use of shore crane at the berth. The port now has separated the element of cost of providing shore crane at berth and wants to levy it separately. The element of charges for use of shore crane separated from the proposed single rate may be quantified and furnished. In this regard, Clause 6.5.2 of the tariff guidelines may be referred to.</p>	<p>Per shift operational cost for shore crane does not vary with the GRT size of the vessel, it is same for all size of vessels. Therefore, with the experience of time, it is felt more logical to recover the same separately at a fixed rate. The proposed rate of Rs.1200/-per shift is the same rate, which the Authority earlier approved as shore crane hire charge under Section 19.1, Sl. No. 12(b) of the existing Scale of Rates.</p> <p>The element of charge for use of shore crane earlier is therefore Rs.1200/- per shift in the Berth Hire, which apparently used to remain unrecovered from the Berth Hire earning against smaller vessel. Further, of the total 49 berths in KoPT (KDS-34 &amp; HDC-15), only in 3 berths 1 or 2 shore cranes are in serviceable position and also not at their best performance level and therefore, their use by the vessel is not insisted upon for working at the said berth.</p> <p>In this background it appears to be prudent to delink shore crane facility charge from Berth Hire.</p>
(iii).	<p>A uniform berth hire irrespective of location, facilities, etc., of the berths is proposed. It is also not clear how the oil jetties, bulk handling berths at HDC and the oil berths at KDS can be treated on the same footing. The proposal needs to be reviewed in terms of Clause 6.5.1 of the tariff guidelines.</p>	<p>The question of treating oil jetties, bulk-handling berths at HDC and that of oil berths at KDS on the same footing, as raised by TAMP, does not arise. The Berth Hires from the vessels are being realised on GRT of the vessels. Oil jetties of HDC or bulk handling berths of HDC accommodate bigger size of vessels because of their bigger berths, therefore, per shift revenue earning had to be also more. Similarly, Oil berths at KDS are of smaller size and per shift revenue is less. Had the Berth Hire rate is fixed irrespective of size of vessels, and then the berth specific Berth Hire might have been logical, provided each berth works as individual system and as cost centre. Further, the Berth Hire rate prescribed by KoPT is only to cover the uniform services at the berth.</p>
(iv).	<p>The various services provided against levy of composite berth hire charges and a suitable note to this effect may be included in the Scale of Rates.</p>	<p>Berth face with berthing facilities.</p>
(v).	<p>The KOPT has proposed penalty if a vessel does not work against its booking for working on a holiday due to reasons not attributable to port. Similarly, the KOPT may consider to incorporate a conditionality in its draft Scale of Rates stating that no berth hire charges shall be payable for the period when a vessel is compelled to idle at berth due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to KOPT.</p>	<p>Authority may appreciate that on holidays ports have to pay extra wages to its workers booked to facilitate vessels working on the said days. For this, however, port does not recover any extra charge from the vessel. But, it has been observed on many occasions that although on specific requisition of the vessel port has booked workers and equipment for work on holidays the vessels did not work. To avoid this unfruitful expenditure, the proposed provision has been prescribed. What TAMP is suggesting, the same may be considered when provision for penal Berth Hire will be incorporated for working below productivity level in the future proposal for revision.</p>
	<p><b>Mooring and Anchorage</b></p> <p>This Authority modified the existing Section 3 (xii) of the Scale of Rates of KOPT in its Order dated 12 August 2002 and advised KOPT [paragraph 7(viii)] to formulate a proposal with respect to levying of a charge for use of its lock barrels at the HDC as a stand alone tariff item or its merger with some other vessel related activities. Please explain the action taken in this regard.</p>	<p>The existing provision of charging for occupying lock barrel at the time of sailing /arrival has been deleted in the proposed Scale of Rates and component has been considered as part of berthing facility.</p>



	<b>Miscellaneous Charges</b>	
(i).	The unit of the proposed new rate for supply of additional labour for diving related work may be suitably modified to 'man hour' to avoid any ambiguity.	The Authority may modify the rate for additional labour for diving related work from proposed 'per hour' to 'per man hour'.
(ii).	The KOPT anticipates visit of foreign passenger vessel to Kolkata Port and accordingly has proposed new charges in US\$ terms. Please clarify the additional services provided to such vessels justifying levy of an additional charge.	Such rate is already available in the existing Scale of Rates for Coastal vessels carrying passengers, which visit KoPT presently. Since KoPT is anticipating visit of foreign going vessels with passengers in near future, the provision has been made in the proposed Scale of Rates.
	<b>Towage &amp; Pilotage of vessels:</b>	
(i).	In the existing arrangement differential rates of towage and pilotage are leviable at KDS and HDC, with lower rate at HDC. It is relevant to mention here that this Authority in its Order dated 30 August 2001 [paragraph 9 (iii) (c)] disposing of the KOPT proposal for allowing discounts in cargo and vessel related charged for the KDS observed as follows: <i>" the distance of pilotage varies considerably in the case of CDS and HDC. The distance from the pilot boarding point to the CDS is more than double of that to the HDC. This means involvement of additional cost in piloting a vessel in / out of the CDS when compared to similar movements in / out of the HDC....."</i> Now, the KOPT wants to maintain a uniform rate for HDC and KDS. In this context, please clarify / explain the following:	
	(a). The rationale behind proposing the uniform rate of towage and pilotage for both HDC and KDS. The basis for the proposed rates supported by cost details.	The cost details for Pilotage & Towage for KoPT as a whole as well as KDS and HDC separately as requested by TAMP has already been furnished. In the cost of pilotage & towage, only the component of pilot cost may have some relation with the pilotage distance. But it may be noted that the cost of tug services, which is part of pilotage & towage, is higher in case of HDC in compare to that of KDS since much higher capacity tugs are in operation at HDC in compare to KDS. Considering both the advantage and disadvantage in cost of each element of towage & pilotage at both the dock systems, a uniform rate structure for KoPT as a whole has been proposed.
	(b). The KOPT has proposed to give additional concession in towage and pilotage charge and other vessel related charges for coastal vessels plying between Andaman and KOPT. In this regard please explain the basis for the proposed base rate.	The additional concession in towage & pilotage charge and other vessel related charges for coastal vessels plying between Andaman KoPT have been proposed simply as promotional measures.

(ii).	The proposal to levy charges when vessel calls both at KDS and HDC is more of an internal billing arrangement of the KOPT. That being so, there need not be a conditionality in the Scale of Rates in this regard.	Similar type of Note already exists in the existing Scale of Rates approved by TAMP earlier with respect to levy of Port Dues.												
(iii).	(a). With reference to special pilotage fee leviable on vessel availing pilotage from HDC to any point of KDS or vice versa, please justify the proposed 40% of the proposed rates as against the existing 12.5% of existing rates supported by cost details.	<p>As per Sec. 28.11 of the existing Scale of Rates the special pilotage fee is leviable at the rate of 12.5% of the rate specified under Sec.28.1, which comes to-</p> <table><tr><td>Vessels upto 5000 GRT</td><td>Rs. 5.00 per GRT subject to minimum of Rs.10000.00</td></tr><tr><td>Vessels above 5000 and upto 15000 GRT</td><td>Rs.4.63 per GRT subject to minimum of Rs.25000.00</td></tr><tr><td>Vessels above 15000 GRT</td><td>Rs.4.25 per GRT subject to minimum of Rs.69375.00</td></tr></table> <p>As per proposed Scale of Rates the proposed 40% of the proposed rate will be</p> <table><tr><td>Vessels upto 30000 GRT</td><td>Rs. 4.80 per GRT subject to minimum of Rs.10400.00</td></tr><tr><td>Vessels above 30000 and upto 60000 GRT</td><td>Rs.144000.00 + Rs.3.84 per GRT on 30001 to 60000 GRT</td></tr><tr><td>Vessels above 60000 GRT</td><td>Rs.259200.00 + Rs.3.36 per GRT on 30001 to 60000 GRT</td></tr></table> <p>Thus, from the above it may be seen that proposed increase in percentage of levy will not result in any increase in the charge payable in actual money value. This is because the existing basic rate is much higher than what has been proposed.</p>	Vessels upto 5000 GRT	Rs. 5.00 per GRT subject to minimum of Rs.10000.00	Vessels above 5000 and upto 15000 GRT	Rs.4.63 per GRT subject to minimum of Rs.25000.00	Vessels above 15000 GRT	Rs.4.25 per GRT subject to minimum of Rs.69375.00	Vessels upto 30000 GRT	Rs. 4.80 per GRT subject to minimum of Rs.10400.00	Vessels above 30000 and upto 60000 GRT	Rs.144000.00 + Rs.3.84 per GRT on 30001 to 60000 GRT	Vessels above 60000 GRT	Rs.259200.00 + Rs.3.36 per GRT on 30001 to 60000 GRT
Vessels upto 5000 GRT	Rs. 5.00 per GRT subject to minimum of Rs.10000.00													
Vessels above 5000 and upto 15000 GRT	Rs.4.63 per GRT subject to minimum of Rs.25000.00													
Vessels above 15000 GRT	Rs.4.25 per GRT subject to minimum of Rs.69375.00													
Vessels upto 30000 GRT	Rs. 4.80 per GRT subject to minimum of Rs.10400.00													
Vessels above 30000 and upto 60000 GRT	Rs.144000.00 + Rs.3.84 per GRT on 30001 to 60000 GRT													
Vessels above 60000 GRT	Rs.259200.00 + Rs.3.36 per GRT on 30001 to 60000 GRT													
	(b). The KOPT has proposed a conditionality to levy pilotage fee for movement of vessels between HDC and KDS under Section 24.8 of the Scale of Rates. Again, a separate shifting charge has been proposed for shifting of vessel between KDS and HDC under Section 24.9 (b) of the Scale of Rates. Please clarify the reasons for proposing two different arrangement for the same activity.	Section 24.8 is a pilotage charge for vessel plying between KDS and HDC only, whereas, shifting charge under Section 24.9 (b) is for vessel on which towage & pilotage charge is leviable under Section 24.1.												
(iv).	Please explain the reason for deleting the existing provision allowing a rebate of 20% in pilotage rate for a vessel availing pilotage from Sand Heads to Haldia anchorage and dock only but not requiring pilotage to any other point in KDS or HDC.	The provision has been erroneously omitted. TAMP may please incorporate the same.												

(v).	Please explain the reason for deleting the existing provision for levy of pilotage fee on vessel reaching KDS via HDC in her inward journey and leaving KDS via HDC in her outward journey. It appears that the vessels visiting KDS via HDC and leaving KDS via HDC enjoy concession to the extent of 50% in the existing pilotage and towage fee.	This has been replaced by shifting charge under Section 24.9(b). It was considered more logical and reasonable to levy shifting charge for shifting of vessel within the port instead of pilotage once pilotage is levied
(vi).	With reference to shifting charges between KDS and HDC please justify the proposed rate and minimum rate for foreign going vessels supported by cost details. The proposed shifting charges for coastal vessel should be in line with Clause 6.1.2. of the revised tariff guidelines.	KoPT has already submitted the cost details for port and dock facilities alongwith the costs for sub-activities, as required by TAMP at the time of submission of proposal. Any attempt to make separate cost details for shifting activities from the same will be misleading. However, following the revised tariff guidelines under Clause 6.1.2, the rates for coastal vessels have been proposed at rates not exceeding 60% of the rates for foreign going vessels. For this, the dollar conversion rate as on 1/02/05 i.e., 1\$ = Rs.43.52 has been considered.
(vii).	The KOPT does not want to levy the proposed shifting charges for first shifting of vessel between KDS & HDC or vice versa. Please clarify whether the first shifting will be at the request of the users. The proposed conditionality in this regard may be reviewed in terms of Clause 6.4 of the tariff guidelines.	KoPT has proposed not to levy shifting charge for first shifting of vessel between KDS and HDC irrespective of whether the shifting will be at request of user or not. In other words, the charge proposed for the first shifting of vessel between KDS and HDC is nil. This is in consistent with Clause 6.4 of the revised tariff guideline.
(viii).	The new definition of port convenience introduced by the port, <i>inter alia</i> , includes shifting of ship from one working berth to other locations to accommodate ship having cargo priority. Please define the term "cargo priority" and specify the authority prescribing such priorities.	'Cargo priority' means priority for berthing vessels carrying some specified cargo to be handled at the specified berth ; e.g. at HDC, Container vessels (having operation of minimum 100 TEUs per ship call at HDC) enjoy priority berthing at Berths No. 10 & 11, Phosphoric Acid vessels have priority in berthing at Berth No. 6 & 7, etc. The Board of Trustees approves such priority berthing of ships carrying the specified cargo from time to time.
(i).	<u>Stayal Charges</u>  With reference to stayal charges on vessel for occupying declared river side inland vessels' wharves of KOPT, the port has converted the existing wharf toll (in cubic meter capacity) to per tonne basis. Please give an analysis of financial impact on the users due to change in the unit of charge.	While proposing the stayal charges, the rate has been recommended on per ton basis instead of existing system of charging on cubic meter capacity. The conversion factor has also been specified as 1 Cu. Mt. = 0.36 Register ton in the Note for Part- VII of proposed Scale of Rates. This has been arrived at considering the following – A Register ton represents 100 Cu. Ft. and to convert 1 Cu. Mt. to 1 Cu. Ft. multiplying factor is 35.52. Therefore, 1 Register ton ( S.I. unit) is equivalent to $(1 \times 35.52)/100 = 0.355$ , which is rounded to 0.36 Register ton. The analysis of financial impact on the users due to change in the unit of charge is furnished. It may be seen that as per existing SOR the vessel upto 30 Cu. Mt. has to pay Rs.200/- per day whereas in the proposed Scale of Rates vessel upto 15 tons which is equivalent to 41.67 Cu. Mt. will have to pay the same rate. Further with the introduction of maximum chargeable amount vessel with higher capacity (500 tons and above) will be benefited, as they have to pay charge limited to Rs.4000/- only.

			The proposed rates may result in some minor hike in respect of vessels of medium size; but that will be compensated by the reduction proposed in the Stayal charges at S. 27.1. This charge is being levied to compensate some portion of operation cost of lock gate, bridges to allow entry/exit of the vessel. As the operation of lock gate and bridges is quite expensive the rate proposed is to attract more bigger size vessel to work inside the dock.																									
(ii).	It appears that the KOPT has introduced a new tariff item for levy of stayal charge on vessels other than ferry, launch for occupying the facilities of the KOPT. The corresponding entry, if any, in the existing Scale of Rates may be pointed out.	This is not a new tariff item, the comparable position is furnished at page 77 of Form- I submitted with the tariff proposal.																										
(iii).	With reference to levy of dock toll charge on the vessels for entry inside the impounded dock, please clarify / furnish the following:  (a). To keep parity with the chargeable unit followed in issuance of licences by the local water ways Authority, the port has changed the chargeable unit from cubic meter to tonne. Please confirm that the change in the chargeable unit does not burden the users.	As explained in i) above it is confirmed that change in the chargeable unit will not burden the users.																										
	(b). The existing rate of toll charge of Rs.3 per Cubic Meter applicable for the "above 30 Cubic Meter capacity" of the vessel has been changed to Rs.9 per tonne and a maximum amount of Rs.4000 has been proposed. The basis for the maximum amount of 4000 may be furnished and the new rate of Rs.9 per tonne may be justified with cost details.	Taking the conversion factor of 1 Cu. Mt. = 0.36 ton the rate of Rs.3 per Cu. Mt. is equivalent to $\text{Rs.}3/0.36 = \text{Rs.} 8.33$ which is rounded off to Rs.9/-. The maximum amount of Rs.4000/- is proposed to promote bigger size vessel contrary to the existing provision where there is no such maximum limit. As the services involve operation of lock gate and bridges, which is quite expensive, and such operation are being undertaken commonly to serve number of vessels at a time usually, allocation of cost of operation to a particular vessel may not be feasible as well as reasonable.																										
7.	<b>Special Rate</b>																											
(i).	The KOPT vide its letter no. Fin/600/B dated 25 August 2005 has furnished a copy of Audit Certificate dated 24 August 2005 regarding receipts and payments on account of 10% special rate charged by the KOPT on port charges. The total arrear liabilities accrued upto 31 December 2000 on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Government orders in this regard and the revenue generated from the 10% special rate may be updated as of 31 December 2005 and furnished.	The updated figure upto February, 2006 (the Authority has asked for figures upto December, 2005) in respect of total arrear liabilities accrued upto December, 2000 on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Government orders in this regard and the revenue generated from 10% Special rate are furnished below.  <b>Total Arrear Liabilities (in Crores)</b> <table><tr><th></th><th>Original Estimate</th><th>R.E</th><th>P'ment upto 28.2.06</th><th>Amt Outstanding</th></tr><tr><td>Revision of salaries from Govt Order within 31.12.2000</td><td>101.84</td><td>101.84</td><td>101.84</td><td>NIL</td></tr><tr><td>Liberalisation of Pension Scheme upto 31.12.2000</td><td>170.51</td><td>164.74</td><td>139.63</td><td>25.11</td></tr><tr><td>Int. on loans from ICICI(Rs.32 crores) and BOI (Rs.66 crores)</td><td>11.31</td><td>11.31</td><td>11.08</td><td>0.23</td></tr><tr><td></td><td>283.66</td><td>277.89</td><td>252.55</td><td>25.34</td></tr></table>			Original Estimate	R.E	P'ment upto 28.2.06	Amt Outstanding	Revision of salaries from Govt Order within 31.12.2000	101.84	101.84	101.84	NIL	Liberalisation of Pension Scheme upto 31.12.2000	170.51	164.74	139.63	25.11	Int. on loans from ICICI(Rs.32 crores) and BOI (Rs.66 crores)	11.31	11.31	11.08	0.23		283.66	277.89	252.55	25.34
	Original Estimate	R.E	P'ment upto 28.2.06	Amt Outstanding																								
Revision of salaries from Govt Order within 31.12.2000	101.84	101.84	101.84	NIL																								
Liberalisation of Pension Scheme upto 31.12.2000	170.51	164.74	139.63	25.11																								
Int. on loans from ICICI(Rs.32 crores) and BOI (Rs.66 crores)	11.31	11.31	11.08	0.23																								
	283.66	277.89	252.55	25.34																								

		Revenue From 10% Special Rate (in Crores)			
		Year	KDS	HDC	Total
		2001-02	11.25	32.43	43.68
		2002-03	14.11	37.68	51.79
		2003-04	13.07	40.33	53.40
		2004-05	12.45	41.23	53.68
		2005-06 (upto Feb'06)	12.49	40.77	53.26
		Total	63.37	192.44	255.81
(ii).	In view of the revision in rates proposed in the general revision proposal filed before this Authority, the proposed 10% quantum of special rate proposed to be levied for another 1½ years from 1 October 2005 may be justified.	Kopt had proposed for levy of 10% Special rate upto 31.03.2007 considering the earnings and liabilities and the likely reduction in income particularly due to shifting of POL traffic, which the Authority is aware of due to construction of Haldia – Paradip pipeline. Besides, the total arrear liabilities accrued upto December, 2000 on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Government orders, as furnished above, it is now proposed to continue the same for creation of a Superannuation Fund for KoPT, for which there is a requirement of about Rs.3500 crore as per actuarial valuation done by LIC for 31000 retired pensioners of the Port.			

8.1. A joint hearing in this case was held on 29 March 2006 at the Kolkata Port Trust. The KOPT and the users have made their submissions.

8.2. As agreed at the joint hearing, the KOPT was requested vide our letter dated 10 April 2006 to have a relook of its proposal based on the suggestions made by the users and send its report. We have not received the response of KOPT till finalisation of this case.

9. The points made by the KOPT vide its letter No.Fin/1005/B dated 20 December 2006 are summarised below:

- (i). There is an inadvertent error in the preparation of Form-III (B) of the prescribed Format. The Capital Debt charges had not been included in ascertaining the Value of Gross as well as Net Block of Assets and the same may kindly be excused and taken into account for the purpose of the Tariff fixation.
- (ii). The expenditure corresponding to the 10% special rate has not been charged during the period from 2001-02 to 2005-06 except Rs.14 crores approximately which was charged to revenue in the year 2001-02. The actual expenditure was incurred and charged to revenue before 2001-02.
- (iii). Fringe benefit Tax has been introduced recently and there is no specific provision in the revised guidelines. It may be stated that tax on fringe benefits is a statutory levy and it is payable even if there is no incidence of Income Tax to an assessee. In that scenario this element i.e. FBT shall be considered as expenditure necessarily attracted in the ordinary course of the business like other business expenditure. As such, it is requested that TAMP may kindly consider the tax on fringe benefits as an allowable expense.
- (iv). There are various elements in the current assets like Accrued Income on cargo handling charges, port & dock facilities, etc. which have corresponding elements in Current liabilities under CPA-cargo dues, marine dues, etc. This happens due to the fact that KOPT provides cargo handling service and port and dock facilities to its users on advance payment basis against which bills are raised after sometime. Therefore, at the end of any financial year there has to be some unadjusted

advances which appear in the current liabilities and unadjusted service bills which appears in the current assets in the form of accrued income. Therefore, it will be reasonable to adjust both current assets and current liabilities in consideration of the above issues. Reduction of these items of current assets only without giving any corresponding effect on the current liabilities has reduced the value of the capital employed.

- (v). (a). The expenditure for Channel maintenance is initially paid by KOPT on behalf of the Govt. and subsequently gets reimbursement from the Govt. It may further be mentioned that reimbursement of dredging subsidy by the Government takes considerable time. As a result, the sundry debtors of KOPT are not only high but KOPT is also required to maintain substantially high cash balances to meet the recurring dredging expenses. This is a very unique case in KOPT, which cannot be compared with any other Major Port Trust in India. As such, it will not be reasonable to disallow the outstanding dues recoverable from the Central Government from the sundry debtors of KOPT applying the guideline of the TAMP.
- (b). If the debtors for Government Grant is not considered as Asset, the corresponding entry in the liability side shall also to be excluded.
- (c). Debtors and Cash Balances as suggested in the tariff guidelines are not based on practical situation particularly for KOPT which received subsidy from the Government mostly at the end of the year and it is gradually accumulating for which KOPT is not responsible. KOPT is required to maintain liquid cash for payment to dredging Contractors. A minimum cash balance of Rs.200 crore is required for payment to dredging Contractors as receiving grant from the Government in time is not assured. The same may please be considered.
- (vi). It is understood that the Authority has proposed a reduction of 10% on the proposed Towage & Pilotage Rate. The said reduction is due to amendment in the existing conditionality, i.e. Pilotage Fees include one shifting of vessels working inside dock. It may be brought to the kind notice of the Authority that prior to the existing Scale of Rates there was no such conditionality in the Scale of Rates. While approving the said conditionality, no enhancement of the Towage and Pilotage rate was proposed earlier. Therefore, component of shifting charge was not included. Further, KOPT has proposed 10 cent per GRT as shifting charge in the Scale of Rates. Therefore, if the aforesaid shifting charge rate is approved, only 0.5 cent per GRT may be the component of shifting charge in the Pilotage & Towage rate if applicable for all Vessels, as hardly only 5% of the total Vessels require shifting. As such, 10% reduction in the proposed Towage & Pilotage fees needs to be reviewed by TAMP.
- (vii). (a). It is noticed that TAMP has deducted the entire portion of the Fully Secured Advance appearing under other current assets while moderating the working capital. While unsecured advances considered good has been taken as current asset. Therefore, it is requested that TAMP may kindly consider the same like Unsecured Advances as a part of current assets as considered in the previous tariff revision.
- (b). While ascertaining the value of the working capital, a portion of the loans and advances which is unsecured and considered good has been taken in to account. Surprisingly, the loan and advances which is fully secured has not been considered. The same may please be considered as it was previously taken into account for ascertaining the value of the working capital and there is no recommendation in the revised guidelines also.
- (viii). Royalty is nothing but a share of revenue arising out of agreement between the KOPT and the BOT operators for providing the BOT operators the opportunity to

earn through services and facilities at the licensed area. The jurisdiction of the Scale of Rates of BOT operators and that of KOPT is well defined and not overlapping. Therefore, if a cargo is handled at the area allotted to BOT operators, is also handled at area within the port not allotted to BOT operator, the respective Scale of Rates applicable for the area should logically be applied. Cargo handled at port area other than BOT operators will avail the general facilities of port, for which wharfage is leviable. Therefore, the proposal for levy of 50% wharfage needs to be considered.

- (ix). KOPT's Superannuation Fund shall be excluded for the purpose of Capital Employed as the same has also been excluded by the C&AG.
- (x). Deferred revenue income is not really a liability but amount actually received as premium on allotment of land accounted for in the revenue account on the entire lease period. As actual cash has not been considered as Current Asset, its liability entry shall have to be similarly excluded.
- (xi). Interest accrued on investment has not been considered as Current Asset but there is no such guideline. The Government Audit has considered the same in terms of the prevailing accounting standard.
- (xii). Regarding adjustment of tariff as per clause 2.13 of the Revised Guidelines, the Capital Employed considered for the tariff fixation before March, 2005, according to the previous guidelines shall remain unchanged because of the fact that there is no specific clause for the adjustment of Capital Employed retrospectively for the purpose of tariff adjustment under the revised guideline. It has been observed that the Capital Employed has been re-calculated for the year 2001-02 to 2004-05 as per the new guideline which has not been prescribed and the same is not in order.
- (xiii). Paragraph 2.9.3, 2.9.4 and 2.9.9 shall be considered together. The elements of capital employed determined before the revised guidelines came into force shall remain valid where revised guidelines are silent. Outstanding Government grant was considered as an element of Capital Employed while fixing tariff in the year 2001. There is no guideline for treatment of outstanding Govt. grant in the revised guidelines effective from March, 2005. Govt. grant is a transaction between KOPT and the Central Government. The earlier action in this regard is still valid in view of no specific recommendation in the matter. Accordingly, the outstanding Govt. grant shall have to be considered for the purpose of determination of working capital.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and argument made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates of KOPT was last reviewed by this Authority in March 2001 based on a proposal filed by the port. This Authority approved increase in certain items of cargo related charges and vessel related charges at KDS and HDC of KOPT. A special rate of 10% on the various charges notified in the Scale of Rates of KOPT to meet the liability accrued upto 31 March 2000 on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Government Orders was also approved for a period of 4 years commencing from the financial year 2001-02. The next revision of the Scale of Rates of KOPT fell due in March – April 2003 following a two year validity cycle of the tariff as per the (then) existing tariff guidelines. The validity of the existing Scale of Rates was extended at the request of KOPT from time to time. Considering the arrear liabilities reported by the port, the 10% special rate on applicable charges was also extended. In effect, the



validity of the existing Scale of Rates of KOPT and 10% special rate stand extended till the effective date of implementation of the Order to be passed on the general revision proposal filed by KOPT.

- (ii). (a). During the last revision of the Scale of Rates of KOPT in March 2001, the estimated cost position for the years 2001-02 and 2002-03 was relied upon. The KOPT has operated its facilities during the years 2001-02 and 2002-03 at the tariff level approved in March 2001. The port has also continued to operate its facilities for the year 2003-04 to 2005-06 and also during the three quarters of the year 2006-07 based on the tariff fixed in March 2001 subject to the subsequent discounts approved vide Order dated 30 August 2001 in Pilotage and Berth hire charges at KDS and coastal concession introduced with effect from 1 February 2005 at all major ports including KOPT. By the time the revised Scale of Rates matures for implementation, the year 2006-07 would almost be over. Therefore, the estimates for the year 2006-07, as moderated, is also considered to analyse the past performance of KOPT.

Clause 2.13 of the revised tariff guidelines mandates this Authority to review the actual and physical performance of the major ports at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. Similar analysis of past performance was carried out in the recently decided tariff cases of all the major ports and private terminals operating thereat.

- (b). The information relating to past performance of KOPT furnished by the port is not fully sufficient since they are relevant only for cargo related activity and confined only to operating income. Therefore, we had to make the analysis of financial and physical performance of KOPT for the years 2001-02 to 2006-07 involving considerable time.
- (c). KOPT receives dredging subsidy from the Government of India by way of reimbursement of expenditure relating to river dredging and maintenance activity. While deciding the tariff of KOPT in March 2001, the Government contribution for river dredging & maintenance and the relevant expenditure were considered. Therefore, a similar position in this regard is maintained in the analysis of past performance of KOPT.

Since, the Government contribution is not an income of the port and only reimbursement of relevant expenditure, KOPT was requested to exclude the Government contribution as well as the relevant expenses from the cost statement. The KOPT, while excluding the amount of Government contribution, has stated that it has considered the river dredging & maintenance expenditure to the extent not reimbursed by the Government. Such items of expenditure which are not reimbursed have been included in the general expenses in the cost statement. The items of expenditure which may not qualify for reimbursement by the Government are to be treated as pass through for review of tariff. Therefore, the uncovered portion of river dredging & maintenance expenditure is considered for the years 2003-04 to 2006-07, for the purpose of analysis of past performance as well as assessment of the position for the years 2007-08 and 2008-09 for the review of tariff at KOPT.

- (d). The actuals relating to operating income, operating cost, finance and miscellaneous expenditure, allocated management and general overheads, depreciation and capital employed have been considered as reflected in the Annual Accounts of the respective years subject to the following adjustments:



- (i). In case of finance and miscellaneous income, interest on investments has been excluded for all the years under consideration.
- (ii). (a). In respect of finance and miscellaneous expenditure, interest on loans and, various provisions have been excluded for all the years.
- (b). KOPT has requested this Authority to consider the capital debt charges in the capital employed. Since amortization of capitalized debt charges as depicted in the annual accounts for the years 2001-02 to 2005-06 has been allowed in finance and miscellaneous expenditure, there is no justification for inclusion of this element under the capital employed. Accordingly, this element has not been considered for the purpose of arriving at the return on capital employed. It is relevant here to mention that this approach was adopted by this Authority in the last revision of Scale of Rates of KOPT in March 2001. The amortization of capitalized debt charges as applicable for the year 2005-06 is considered for the years 2006-07 to 2008-09.
- (iii). The moderation made in the working capital for the years 2001-02 to 2004-05 is discussed below:
  - (a). The accrued income on account of cargo handling charges, port & dock facilities, etc., shown under current assets and the corresponding liability shown under current liabilities are excluded.
  - (b). Another item of current asset shown by KOPT is dredging subsidy recoverable from Government of India. The KOPT has clarified that the expenditure for maintenance of shipping channel is initially paid by the port and subsequently gets reimbursement from the Government, which takes time. The Port has, therefore, requested to consider the outstanding dues recoverable from Government as part of sundry debtors.

As pointed out by the KOPT, while reviewing the tariff of KOPT in March 2001, the item of dredging subsidy recoverable from Government shown under sundry debtor and the corresponding liability shown under current liabilities were considered. Since the port has operated the facilities based on the tariff fixed in March 2001, the approach adopted in March 2001 Order in respect of this item of current asset is considered without any change. The port has argued for similar treatment for the period from 2005-06 on the ground that no specific guideline is prescribed in the revised tariff guidelines. The revised tariff guidelines which came into force from 31 March 2005 categorically limit the amount of current assets to be considered for allowing return. Therefore, this Authority is not in a position to accede to the request of the KOPT in this regard, even though its arguments may have some force. The KOPT may take up this issue with the Government and on the basis of directive, if any, from Government the matter can be reexamined.

- (c). The KOPT has sought to argue that unsecured advances were considered under "others" in the last revision of their tariff in March 2001. The March 2001 Order did not consider this item as current asset. That being so, the question of including either unsecured advances or secured advances as current asset for the purpose of review of tariff does not arise.
  - (d). KOPT has shown in the annual accounts the balance of superannuation fund under current liabilities. Since this is not an item of current liability, it is excluded from current liabilities for the purpose of this analysis.
  - (e). Current liabilities include deferred revenue income as an item. The KOPT has stated that deferred revenue income is not really a liability but an amount actually received as premium on allotment of land and accounted for in the revenue account over the entire lease period. The port has argued for exclusion of this item from current liability on the ground that actual cash has not been considered as current asset. It is clarified that the actual cash balances for the years 2001-02 to 2004-05 have been considered as an item of current asset and hence the question of excluding deferred revenue income from current liabilities does not arise.
  - (f). The port has pleaded to consider interest accrued on investment as current asset on the ground that the audit has considered this item in terms of the prevailing accounting standard. It has to be noted that the corresponding amount of interest accrued on investment shown in the accounts as an item of current asset would have been considered as interest income by the port. Since the interest income on investments is not considered as income of the port for tariff fixation purpose, the corresponding effect shown under current assets also requires to be excluded from the current assets. It is to be noted that interest accrued on investment is not a resource deployed by the port for the conduct of the port operations warranting return on it.
  - (g). The KOPT has made a general statement that the capital employed has been recalculated for the year 2001-02 to 2004-05 as per the revised tariff guidelines which came into force from 31 March 2005. It is clarified herein that the Current Assets shown in the Annual Accounts for the years 2001-02 to 2004-05 are moderated as per the approach adopted in the tariff order of March 2001.
- (iv). With reference to the statement made by the KOPT that debtors, work in progress, cash and accrued interest have not been considered as elements of assets for the purpose of capital employed, the following points emerge:
- (a). The review of port tariff from the year 2005-06 onward is required to be done in the light of the revised tariff guidelines of 2005.
  - (b). The capital employed defined in Clause 2.9.3 of the revised tariff guidelines excludes work in progress. The

quantum of sundry debtors and cash have been moderated as per the norms prescribed in Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines.

- (c). Accrued interest can not be an item of current asset for the reasons explained earlier.

When the admissibility norms of the revised guidelines are applied the working capital becomes a negative figure for the years 2005-06 to 2008-09. For the purpose of past analysis the working capital is, therefore, considered as NIL for the years 2005-06 and 2006-07. For the purpose of review of tariff for the years 2007-08 and 2008-09 also the working capital is considered as NIL.

- (v). Clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines stipulates maintenance of an Escrow Account for the stated purpose in which atleast 50% of the royalty / revenue share receivable by a landlord port should be credited after meeting cost of surplus labour. Since KDPT has not yet assessed surplus labour, 50% of Rs.1619.19 lakhs reported as royalty received by KDPT for the year 2005-06 is considered for meeting the infrastructure expenditure. The remaining 50% is considered as income for the purpose of revision of tariff.
- (vi). ROCE for the years 2001-02 to 2002-03 is considered at the level allowed in the earlier tariff Order. The RDCE for the years 2003-04 and 2004-05 is taken at the permissible level linking the return to capacity utilisation. For the years 2005-06 and 2006-07, 15% RDCE has been considered for business assets, 7.4% for business related assets and nil return for social obligation assets. The basis of classification of assets into three category is explained at the later part of this analysis.

- (iii). The Authority while deciding the tariff of KOPT in March 2001 approved hike in respect of certain items of cargo related charges and vessel related charges at KDS and HDC. Subsequently, this Authority approved a proposal of KDPT for discount in rates for foreign-going vessels and coastal vessels in the case of berth hire and pilotage charges pertaining to KDS for a period of 6 months vide Order dated 30 August 2001. It appears from the documents attached with the proposal that the KDPT has continued with the discount even beyond the level approved by this Authority, invoking the powers available under Section 53 of the MPT Act, 1963.

The operating income estimates (without change) for the years 2001-02 and 2002-03 relied upon by this Authority have been updated with increase approved by this Authority in March 2001 and discounts allowed by Order of August 2001.

- (iv). (a). The operating income reported a reduction to the extent of Rs.88 crores against the overall estimated operating income of around Rs.2008 crores during these two years of operation. This works out to a reduction of around 4% as compared to the (updated) estimated operating income. Around 2% reduction in the overall estimated traffic appears to be the reason for reduction in operating income.
- (b). The analysis of the operating expenditure for the years 2001-02 and 2002-03 brings out the following position:
- (ba). The actual total operating expenditure is found to be less by around 15% as compared to the estimates.

- (bb). Operation and maintenance of port & dock facilities consumed around 78% of the total operating expenditure.
- (bc). Cargo handling and storage activity, railways and estate of KOPT share the remaining 22%.
- (bd). Around 19% reduction in the actual General and Management Overheads is noticed as compared to the estimates.
- (c). Since there is around 33% reduction in the estimated capital employed, the actual depreciation cost has also come down in comparison to the estimates.
- (d). The operating result of the port before ROCE depicts a surplus position. This surplus position turns into a net deficit position when ROCE at permissible level is allowed. This means ROCE at the maximum permissible level is not earned by the port. The KOPT has incurred an actual average net deficit of 4.45% during the years 2001-02 and 2002-03 as against the updated estimated average net deficit of 5.01% of operating income.
- (e). The KOPT has continued to operate its facilities from 2003-04 to 2006-07 at the tariff decided in March 2001. The cost statements show that the port was in deficit during the years 2003-04, 2004-05 and the estimated cost position for the year 2006-07 also show deficit position. Only the results for the year 2005-06 show surplus position. The net position for the years 2003-04 to 2006-07 shows a deficit of Rs.132.86 crores, as stated above. The question of adjustment of the deficit position while fixing future tariff of the port does not arise as it will tantamount to refixing the tariff of the KOPT from the year 2001-02 to 2006-07.
- (f). As stated at paragraph No.11(i), this Authority approved 10% special rate on the various charges notified in the Scale of Rates of KOPT to meet the liability accrued upto 31 March 2000 on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Government orders. The continuation of levy of special rate has been objected by the users.

Against the revised estimate of Rs.277.89 crores towards total arrear liabilities, the port has reported collection of Rs.255.81 crores from the 10% special rate upto 28 February 2006 thus leaving an uncovered amount of Rs.22.18 crores to be met from collections to be made from March 2006. When the accrual on account of the special rate is seen for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06 (upto February 2006) the average collection per annum works out to Rs.53.44 crores which means on an average, the port collects Rs.4.45 crores per month. That being so, the outstanding amount of Rs.22.18 crores would have already been collected by KOPT by the end of July 2006. The special rate levied beyond July 2006 would, therefore, be additional collection. Since the levy of special rate is continuing beyond July 2006, the amount accruing to the port from August 2006 to January 2007 would be around Rs.26.70 crores.

The KOPT has made a request to allow it to carry forward this additional collection to the superannuation fund to be created by the port. The levy of 10% special rate was approved for a specific purpose. That being so, the additional collection can not be allowed to be used to meet any other liability. This additional collection has been considered in the current review of tariff.

The levy of 10% special rate should be discontinued with effect from 1 February 2007. The KOPT is advised to furnish a detailed account of the 10% special rate duly certified by the Auditors within a period of three months from the date of Notification of the Order passed by this Authority. The surplus available in this separate account even after the adjustment considered upto January 2007 should be adjusted in the next review of the tariff of KOPT.

If any new special rate is to be introduced for creation / augmentation of superannuation fund, as subsequently proposed by the KOPT, the port should furnish a well analysed proposal justifying introduction of such a levy. In the absence of such analysis, a levy approved for a specific purpose can not be extended to meet a totally new liability.

- (v). (a). The cost statement furnished by KOPT for the year 2005-06 was based on its estimates. Since the year 2005-06 is already over, the cost statements for the year 2005-06 are updated with reference to the draft Annual Accounts of KOPT received subsequently and this updated cost statement is considered for the purpose of this analysis.
- (b). The traffic estimates and the cost statements for the years 2006-07 to 2008-09 recast by KOPT and communicated to us under cover of port's letter dated 17 May 2006 are considered in this analysis.
- (vi). (a). The KOPT has reviewed the traffic estimate for the year 2006-07 initially projected while filing the tariff proposal in July 2005 and revised it upwards from 39.26 million tonnes (excluding container traffic) to 41.01 million tonnes. The container traffic for the year 2006-07 has also been revised upwards from 3,48,159 TEUs to 3,86,000 TEUs. This upward revisions are reported to be based on the Budget Estimates (2006-07).
- (b). Excluding container traffic the traffic projected for 2007-08 and 2008-09 as per KOPT in the proposed new tariff regime is at 42.60 million tonnes and 46.01 million tonnes (rounded off), respectively. The estimated container traffic for the relevant two years are reported to be at 3,77,575 TEUs and 4,17,593 TEUs respectively.
- (c). KOPT has envisaged drastic reduction in the estimated traffic of POL (crude) for the years 2006-07 to 2008-09. The actual traffic of 16.61 million tonnes achieved in 2004-05 has been estimated only at 3 million tonnes for 2006-07 which is again estimated to improve only marginally in 2008-09. The drastic reduction is attributed by the port to the reported diversion of the cargo to Paradip after commissioning of the Haldia – Paradip Crude Pipeline.
- (d). Though the KOPT has reviewed its initial traffic estimates for 2006-07 based on its Revised Budget Estimates for 2006-07, its initial traffic estimates for the subsequent two years remain unchanged. The KOPT has not responded to our request to furnish the basis for the traffic estimates. The traffic estimates as projected by KOPT for the years 2006-07 to 2008-09 are relied upon. However, if any undue advantage is found to have accrued to KOPT due to variation in traffic it will be set off in terms of Clause 2.13 of the revised tariff guidelines.
- (vii). The KOPT receives royalty from the private operators. As stated earlier, creation and maintenance of a separate escrow account for revenue share/ royalty receipts is mandated by the Government policy as contained in clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines from the year 2005-06.

Though KOPT has reported a sum of Rs.16.90 crores as royalty receipt for the year 2005-06, it has not furnished the relevant estimates for the subsequent three years from 2006-07 to 2008-09.

The estimated royalty payment to the KOPT by TM International Logistics Limited (TMILL) and International Sea Ports Haldia Private Limited (ISHPL), the private BOT operators at HDC of KOPT, as contained in their proposal for fixation of tariff has been considered and updated with reference to the traffic estimates of ISHPL and TMILL as revised by the KOPT. While the payment of royalty by TMILL is on financial year basis, it is on calendar year basis for ISHPL. Therefore, the estimated royalty payment by ISHPL has been adjusted to align it with financial year basis and the adjusted amount is considered in this analysis. The total estimated royalty received/receivable by KOPT during the years 2005-06 to 2008-09 works out to Rs.64.21 crores.

After meeting cost of surplus labour out of the royalty receipts, atleast 50% of the balance should be maintained in the said escrow account. The KOPT has not reported cost of surplus labour as it is yet to assess the surplus labour and, therefore, no provision to meet the concerned expenditure from the royalty receipts is made.

It appears that the estimated operating income shown in the revised cost statement for the year 2006-07 and also for the years 2007-08 and 2008-09 are exclusive of royalty receipt. Therefore, 50% of the estimated royalty receipt is shown separately in the cost statement of cargo handling activity as an item of income for the purpose of this analysis.

KOPT is advised to create an escrow account and transfer the estimated accruals to the tune of around Rs.32.10 crores to the said account to meet the infrastructure expenditure and furnish the details of transaction in the escrow account (to be) maintained by it during the next general review of its Scale of Rates. The entire accrual will be taken as revenue of the KOPT for tariff fixation in the next review of its Scale of Rates, if the funds in the escrow account are found to have been not utilised for the stated purpose within the stipulated time.

(viii). In the cost plus approach adopted by this Authority for fixation / review of tariff of major port trusts and private terminals operating thereat, the financial position of the port is assessed at the existing level of tariff by taking into consideration the admissible cost and permissible return. The tariff proposal filed by the KOPT is not for an across the board increase over the existing tariff level at the port. The proposal of the port also involves rationalization of the existing tariff structure. In the existing arrangement, the rates prescribed are different at HDC and KDS. In the proposed arrangement, KOPT has prescribed proposed common rates for HDC and KDS. The analysis of cost statements furnished by KOPT reflecting the financial position as per the existing Scale of Rates may not be enough, if seen in the light of rationalization of existing tariff and a common tariff structure proposed for both the systems of KOPT. That being so, the financial / cost statements furnished by the KOPT reflecting the changed scenario of levying common rates at both KDS and HDC are also considered for the purpose of this analysis. It is further assumed that income estimates furnished by the KOPT for the years 2006-07 to 2008-09 are based on the proposed common tariff structure. This matter could not be verified since the KOPT has not furnished detailed income calculation, either with reference to the existing arrangement or for the proposed arrangement.

(ix). (a). Though detailed calculation for the estimated income to be realized during the years 2006-07 to 2008-09 at the existing differential tariff structure and proposed common tariff structure is not given by the port, a break-up for the estimated operating income in respect of cargo handling activity, port and dock facilities, railways and estate rentals have been furnished by the

KOPT. The income estimation as furnished by the KOPT for the years 2006-07 to 2008-09 are considered.

The port while furnishing revised cost statements in May 2006 has excluded the contribution from Government for river dredging and maintenance from income estimation as advised by us.

- (b). The KOPT has estimated income by applying an exchange rate of Rs.43.54 per US dollar prevailing as on 1 February 2005. Stating that fluctuation of exchange rate is erratic, it has not kept provision for exchange rate fluctuation in income projections. The conversion of dollar denominated tariff in Indian Rupees for the purpose of estimation of operating income depends on the prevailing exchange rate at the time of finalization of the tariff case. This Authority follows a uniform method of considering the exchange rate prevailing at the time of finalization of tariff cases for conversion of dollar denominated rates in Indian Rupee for estimation purpose. Accordingly, dollar denominated vessel related charges have been updated considering the prevailing exchange rate of Rs.44.62 per US dollar.
- (c). For the reasons stated in paragraph No.(LXi), the proposed rate of 38 cents per GRT towards port dues cannot be approved and the existing highest rate of 30 cents per GRT will continue. The impact of reduction in the estimated income from port dues is accordingly adjusted in the income estimation.
- (x). The KOPT has estimated finance & miscellaneous income of Rs.34.27 crores in the cost statement for the year 2006-07. However, the budget estimate (2006-07) shows only Rs.27.46 crores exclusive of government contribution for river dredging. The difference between budget estimate and the estimate furnished in cost statement remains unexplained. The estimate furnished in the budget estimate is considered, subject to further exclusion of estimated interest income on fixed deposits to the tune of Rs.13.22 crores. The moderated finance & miscellaneous income of around Rs.14.24 crores is considered for the subsequent two years, 2006-07 to 2008-09.
- (xi).
  - (a). In respect of cargo handling & storage activity and port & dock facilities, the estimated operating expenditure for the years 2006-07 is less than the actual of 2005-06. The estimates for the year 2007-08 and 2008-09 are well within the permissible annual escalation factor of 4.5% over the respective previous years. Therefore, the estimated operating expenditure for the years 2006-07 to 2008-09 for these two activities are considered without any change.
  - (b). In respect of Railways & Estate activity, the estimates for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated applying the annual escalation of 4.5% over the respective previous years, taking the actuals of 2005-06 as base.
- (xii). The estimated Finance & Miscellaneous expenditure for the year 2006-07, *inter alia*, includes payment of retirement benefits out of the port's general revenue as well as contribution to the port's Superannuation Fund and Gratuity Fund. The KOPT has clarified that while the port's liability for its employees who retired from April 2004 is met from the Funds, the liability for persons retired earlier to April 2004 is being paid from its own resources. The KOPT has further confirmed that it has not included one time expenses such as arrears of pension, contribution to pension fund for past liability, etc. in the estimated Finance & Miscellaneous expenditure. In the light of the clarification and confirmation of the port, the estimated contribution to pension fund & gratuity fund as well as payment of pension and gratuity for the year 2006-07 are considered.

Since return is allowed on the entire capital employed, the interest cost separately shown in the cost statement is not considered for the purpose of this analysis.

The KOPT has kept a provision of Rs.80 lakhs in the BE for the year 2006-07 towards fringe benefit tax. The KOPT has sought to argue that tax on fringe benefits is a statutory levy and it is payable even if there is no incidence of income tax to an assessee and this is an expenditure attracted in the ordinary course of business like other business expenditure. In the present model of tariff fixation, the effect of taxation is not considered. This item has not been admitted as cost in the rate revision proposal of any of the other major port trusts / private terminals.

Subject to the above adjustments, the estimated finance and miscellaneous expenditure for the year 2007-08 as furnished by KOPT is considered in this analysis. The estimates of finance and miscellaneous expenditure for the year 2008-09 is reconsidered at the moderated level of 2007-08.

(xiii). The estimated Management and General overheads shown in the cost statements for the year 2006-07 is found to be less by 2.53 crores as compared to the BE (2006-07). The estimate shown in the cost statement is taken into consideration. The estimates furnished by KOPT for the subsequent two years are found to be within the permissible limit and hence relied upon.

(xiv). (a). As admitted by the port, the KOPT has not followed Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines for calculation of depreciation. It has also not furnished the detailed working of the estimated depreciation for the years 2006-07 to 2008-09 in the absence of which the estimate of depreciation furnished in the cost statements for the relevant years could not be verified. The estimated depreciation for the years 2006-07 to 2008-09 as furnished by the KOPT are considered in this analysis, without any change.

(b). The KOPT is advised that the estimates of depreciation should be strictly in line with Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines while it submits its tariff proposal during the next review of its Scale of Rates.

(xv). (a). There is no scientific classification for the fixed assets into three categories prescribed in the revised tariff guidelines. When asked to furnish such a classification, the KOPT has pleaded its inability to provide such classification; but, has stated that the proportion of business related assets and social obligation assets in the total assets is about 7% to 8%. The total value of business related assets and social obligation assets is assumed at 10% on the total closing net block of respective years on adhoc basis. Of which 30% is assumed to be social obligation assets and 70% as business related assets. The value of such business related assets and social obligation assets is allocated to all the activities of HDC and KDS in proportion to the closing net block of fixed assets of the respective years of the respective activity.

ROCE at risk free rate of 7.4% is allowed on business related assets. Social obligation assets do not get any return as per the guidelines.

The KOPT is advised to undertake the exercise of classifying its assets in line with Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and furnish the details at the time of next review.

(b). The KOPT has confirmed that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net-block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the net block.



- (c). The KOPT has proposed fresh investment of Rs.135.20 crores towards creation of civil structures and Rs.93.06 crores towards acquisition of mechanical equipments and flotilla during the years 2006-07 to 2008-09. A major portion of the proposed investments is meant for HDC. The break-up for civil structures and mechanical equipments proposed to be added during the 3 years under consideration has not been furnished. The KOPT has also not furnished an analysis in terms of Clause 2.6.3. of the revised tariff guidelines for each of the capital additions. No information has been furnished as stipulated in Clause 2.9.6 of the revised tariff guidelines. Even though fresh investments are envisaged during the years 2006-07 to 2008-09, no quantum increase in the traffic is projected. The simple statement made by KOPT that all fresh investments are envisaged after considering their feasibility does not help in assessing the reasonableness of such fresh investments. Nevertheless, the estimated capital outlay for creation of civil structures and for acquisition of mechanical equipments is considered in this analysis subject to verification in the next review of the Scale of Rates of KOPT.
- (d). The value of assets handed over to the private operators at HDC is reported to be of the order of Rs.11.14 crores. Such assets have not been excluded from the capital employed as stated by the port on the ground that there is no clear guideline in the revised tariff guidelines notified by this Authority. Clause 2.9.5. of the revised tariff guidelines clearly states that only business assets that can be directly identified as created for the port business and in use will be considered for the purpose of allowing depreciation and return on capital employed.

The assets handed over by KOPT to the BOT operator (TMILL) includes berth No.12 of HDC and back up area as seen from the relevant License Agreement. The vessel related charges in respect of the vessels handled at the berth of the licensee is collected by KOPT the estimates of which are duly recognised in the cost statement. The estimated license fee payable by the licensee to the KOPT for the back up area is also considered in the cost statement. In respect of another BOT operator at HDC (ISHPL), KOPT has handed over waterfront area and back up area to the ISHPL. The estimated lease rent for the backup area and waterfront area is captured as income of the port in the cost statement. Since the estimated income arising out of the assets handed over to the BOT operators is considered in the cost statement of KOPT, the value of the relevant assets need not be reduced from the estimated capital employed of KOPT.

- (e). Since KOPT has not computed the working capital in line with Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines, the estimates of individual components of Current Assets for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated in line with the norms prescribed in the revised tariff guidelines wherever required. The KOPT has considered interest on loans and advances under "others" in Current Assets. These items are not considered in the estimation of working capital since there is no provision in the revised tariff guidelines to consider such items under Current Assets. The port has not furnished the details of estimated Current Liabilities shown in the cost statements in spite of our request made in this regard. Nevertheless, the Current liability estimates as furnished by the KOPT for the year 2006-07 to 2008-09 are considered without any change. Considering the moderated Current Assets and taking into account the Current Liability estimates as furnished by KOPT the working capital becomes negative. Therefore, the working capital is considered as nil for the purpose of capital employed for the years 2006-07 to 2008-09.

- (xvi). The revised guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilization factor of the capacity of the port. Despite our request to the port, the KOPT has not furnished the assessed capacity for the years 2005-06 to 2008-09. The capacity utilization for the year 2004-05 is found to be more than 90% when the actual traffic was around 46 million tonnes. There is no quantum increase in the traffic projected even though fresh investments are envisaged during the year 2006-07 to 2008-09. In fact, the traffic estimated for the year 2006-07 and 2007-08 is found to be in the range of 41 to 43 million tonnes though the port has estimated around 46 million tonnes for the year 2008-09. While the additional investments envisaged is bound to increase the assessed capacity of the port, the reduction in traffic estimate will result in reduction in capacity utilisation. Nevertheless, if the estimated container traffic is also taken into account, it can be reasonably presumed that the minimum capacity utilisation limit of 60% would be achieved by KOPT during the years 2006-07 to 2008-09.

In view of this position, the maximum ROCE of 15% is allowed on the (moderated) estimates of capital employed subject to 7.4% ROCE for business related assets as already stated earlier.

- (xvii). (a). In the light of the analysis given above the cost statements for the port as a whole, HDC as a whole, KDS as a whole and different main activities both at HDC and KDS have been modified. The modified cost statements at the existing level of tariff are attached as Annex - I (a) to (o). The modified cost statements at the proposed level of tariff are attached as Annex - II (a) to (o).

The summarised results at the existing level of tariff are given below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income		Average surplus/ deficit %
		2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	
1.	Port as a whole	828.88	897.71	1728.59	20.60	51.02	71.62	2.48%	5.68%	4.08%
2.	KDS as a whole	295.86	317.47	613.33	-13.85	8.17	-5.68	-4.68%	2.57%	-1.06%
3.	HDC as a whole	533.22	580.24	1113.46	34.45	42.85	77.30	6.46%	7.38%	6.92%

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income		Average surplus/ Deficit %
		2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	
1.	Port as a whole	828.88	897.71	1728.59	20.60	51.02	71.62	2.48%	5.68%	4.08%
	Cargo	406.13	453.01	859.14	131.11	156.08	287.19	32.05%	34.88%	33.47%
	Port & Dock	196.92	209.48	406.40	-229.00	-235.23	-464.23	-116.29%	-112.29%	-114.28%
	Railway	59.58	85.52	145.10	-0.13	3.38	3.25	-0.21%	5.17%	2.48%
	Estate	183.28	169.71	352.99	119.98	124.78	244.76	73.49%	73.53%	73.51%
2.	KDS as a whole	295.86	317.47	613.33	-13.85	8.17	-5.68	-4.68%	2.57%	-1.06%
	Cargo	149.29	165.46	314.75	19.03	34.57	53.60	12.75%	20.89%	16.82%
	Port & Dock	27.38	28.12	55.50	-118.97	-117.85	-236.82	-434.89%	-418.31%	-426.60%
	Railway	12.82	13.66	26.48	-8.70	-5.45	-14.15	-53.14%	-39.25%	-46.20%
	Estate	106.40	110.01	216.41	82.78	96.70	179.48	87.21%	87.60%	87.56%
3.	HDC as a whole	533.22	580.24	1113.46	34.45	42.85	77.30	6.46%	7.38%	6.92%
	Cargo	258.64	287.55	546.19	112.06	123.51	235.57	43.13%	42.95%	43.04%
	Port & Dock	169.57	161.35	330.92	-111.40	-117.58	-228.98	-65.70%	-64.64%	-65.27%
	Railway	46.85	51.64	98.49	8.58	8.83	17.41	14.01%	17.10%	15.56%
	Estate	58.86	59.70	118.56	27.18	28.09	55.27	47.82%	47.08%	47.44%

The summarised results at the proposed level of tariff are given below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income		Average surplus/ deficit %
		2007-08	2008-08	Total	2007-08	2008-08	Total	2007-08	2008-08	
1.	Port as a whole	850.56	823.83	1674.39	41.63	77.04	118.67	4.89%	8.34%	6.62%
2.	KDS as a whole	299.07	325.50	624.57	-11.15	18.88	7.73	-3.73%	4.94%	0.61%
3.	HDC as a whole	551.48	588.34	1139.82	52.78	60.96	113.74	9.57%	10.18%	9.87%

Sr. No	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income		Average Surplus/ Deficit %
		2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	
1.	Port as a whole	850.88	923.83	1774.39	41.83	77.04	118.87	4.89%	8.34%	6.62%
	Cargo	423.47	471.01	894.48	145.41	176.05	321.46	34.34%	37.38%	35.86%
	Port & Dock	204.27	217.60	421.87	-223.00	-227.08	-450.08	-109.17%	-104.36%	-106.78%
	Railway	59.56	65.52	125.08	-0.15	3.36	3.21	-0.25%	5.12%	2.44%
	Estate	163.26	169.71	332.97	119.92	124.72	244.64	73.45%	73.49%	73.47%
2.	KDS as a whole	299.07	326.50	624.67	-11.16	16.08	4.93	-3.73%	4.94%	0.61%
	Cargo	152.96	173.88	326.84	22.06	42.94	64.94	14.42%	24.70%	19.56%
	Port & Dock	27.10	27.73	54.83	-119.25	-118.06	-237.31	-440.09%	-425.72%	-432.91%
	Railway	12.82	13.88	26.50	-6.71	-5.45	-12.16	-53.18%	-39.30%	-46.24%
	Estate	106.40	110.01	216.41	92.75	96.85	189.40	87.17%	87.86%	87.51%
3.	HDC as a whole	561.48	598.34	1149.92	52.76	60.96	113.74	9.37%	10.18%	9.87%
	Cargo	270.51	297.13	567.64	122.80	133.10	255.90	45.40%	44.80%	45.10%
	Port & Dock	177.17	189.87	367.04	-103.75	-109.02	-212.77	-58.56%	-57.42%	-57.99%
	Railway	46.95	51.84	98.59	6.58	8.81	15.37	13.97%	17.06%	15.52%
	Estate	58.86	59.70	118.56	27.17	28.07	55.24	47.78%	47.01%	47.40%

- (b). In view of the surplus position depicted by the cost statements for the port as a whole, both at the existing level of tariff and proposed level of tariff, there is no case for any upward revision of tariff.
- (c). As can be seen from the above statements, the KOPT would generate around Rs.72 crores as total additional net surplus during the years 2007-08 and 2008-09 even if the existing level of tariff continues. The total additional net surplus will be around Rs.119 crores when the facilities are operated at the proposed level of tariff during the corresponding two years.
- (d). Since the KOPT has proposed to operate the facilities on common rate structure basis, the estimated financial position of the KDS and HDC at the proposed common level of tariff for the years 2007-08 and 2008-09 is discussed below:

#### KDS

The cargo handling activity and estate activity will be in surplus position. The Port & Dock activity and railways will be in deficit position. The KDS as a whole will make a net surplus of Rs.4.93 crores. This means that the surplus making activities, namely estate and cargo, after cross-subsidising the loss making Port & Dock and railways, generate net surplus. This further means that the deficits of Port & Dock and railways of KDS will not affect the financial condition of HDC.

#### HDC

Except Port & Dock activity, all other activities namely, cargo, estate and railways generate surplus. Since the estimated net surplus of estate and railways is not sufficient to meet the deficit of Port & Dock activity, the cargo handling activity will have to cross-subsidise the remaining deficit position of Port & Dock activity. In any case, the HDC as a whole will generate net surplus of around Rs.114 crores.

- (e). With reference to the common rates for both the systems proposed by the port, it is relevant to mention here that the services rendered by the port at the HDC and KDS are different; and, differential rates were approved by this Authority in the last review of tariff of KOPT. As stated earlier, the KDS as a whole and HDC as a whole are in surplus position; and, therefore, one dock system cross-subsidising the other does not apparently arise. In view of this position, this Authority is inclined to approve the common rates for both systems of KOPT on a trial basis.

However, if this Authority finds that the common rate structure burdens the HDC at the cost KDS, the KOPT will be required to file a proposal for review of its common rate structure at any point of time during the revised tariff cycle.

- (f). As stipulated in Clause 2.11.5 of the revised tariff guidelines, estate activity can contribute to meet the deficit in the port operation. If the surplus generated by the other two activities, namely, cargo handling and railway are also allowed to cross subsidise the deficit making Port & Dock activity, the net surplus position of the port as a whole emerges as follows:

(Rs. In Crores)

Port activity	Net surplus (+) / Deficit (-)	
	At the existing level of tariff	At the proposed level of tariff
Port & Dock	(-) 464.23	(-) 450.08
Estate	(+) 244.77	(+) 244.64
Railway	(+) 3.25	(+) 3.21
	(+) 248.02	(+) 247.85
Balance deficit to be subsidised by cargo activity	(-) 216.21	(-) 202.23
Surplus generated by cargo activity	(+) 289.19	(+) 321.46
Adjusted net surplus generated by cargo activity after subsidising marine activity	(+) 72.98	(+) 119.23
Average surplus as a percentage of operating income of cargo activity	(+) 8.46%	(+) 13.33%

As can be seen from the above table, the existing differential rates of cargo related charges warrant a reduction of 8.46%.

- (g). However, the KOPT has opted to switch over to a common rate structure for KDS and HDC in the place of the existing differential rates. When the proposed draft Scale of Rates in respect of cargo / container related charges are juxtaposed to the existing charges, the port has maintained the existing rate applicable either at HDC or KDS for some tariff items, proposed higher rates than the existing rates for some tariff items and has proposed reduced rates in respect of some other tariff items under cargo / container activity. As explained earlier, the existing "wharfage and on-board charges" at HDC has been bifurcated into "wharfage" and "on-board handling charges" and separate rates have been proposed. As far as KDS is concerned, the existing wharfage charges have been bifurcated and proposed separately into "wharfage" and "shore handling charges". In some cases, the existing charges have been trifurcated into wharfage, charges for labour and charges for equipments. To put it shortly, the existing differential rates and the proposed common (bifurcated / trifurcated) rates are found to be not comparable to effect the across the board reduction reckoning with about 8% surplus depicted at the existing tariff level. Further, this Authority does not like to reject the rationalised tariff structure proposed by the KOPT. In the circumstance, it is found more appropriate to moderate the proposed common rates to the extent warranted by the cost statement relating to the proposed level of tariff.
- (h). As brought out in the earlier part of this analysis, the KOPT has not furnished detailed income calculation. Therefore, the accuracy of the estimated operating income with reference to the proposed Scale of Rates could not be verified. However, in view of the difficulties in considering

- the existing tariff level as input for rate revision, this Authority is constrained to reckon with the estimated surplus position that emerges out of the proposed uniform rate structure. After providing for possible estimation errors, if any, the reduction is moderated across the board to the level of 10% on the rates proposed for cargo / container related charges.
- (i). This Authority is compelled to order across-the-board reduction in the proposed cargo / container handling charges, in the absence of any analysis of commercial and price sensitivity of different commodities handled by KOPT made available. Keeping the revenue model accepted now unaltered, the KOPT can propose differential adjustment in the rates for different commodities subject, of course, to a condition that such proposed rate in no case should exceed the corresponding existing rate.
- (j). As can be seen from the above table, the marine activity is in deficit at KDS and also at HDC at the proposed level of tariff. That being so, this Authority is inclined to approve the common proposed rates for marine activity subject to maintaining the existing rate of 30 cents per GRT towards port dues as a single rate as discussed at paragraph No.(LXi) of the analysis.
- (xviii). The (moderated) operating income estimation for the port as a whole at the existing and proposed tariff level is Rs.1726.59 crores and Rs.1774.39 crores respectively for the given two years. This means, Rs.47.80 crores would be the additional operating income in the proposed tariff regime, the proposed common rates remaining unaltered. Given the 10% reduction ordered in the proposed common cargo / container related charges, the reduction in the estimated income of cargo handling activity works out in absolute terms to Rs.89.45 crores. After adjustment of the estimated additional income of Rs.47.80 crores, the effective reduction would be Rs.41.65 crores. If this amount of Rs.41.65 crores is seen against the estimated income of Rs.1726.59 crores if the port operates at the existing tariff level, it will be around 2.40% of the operating income for the given two years. This means, there can be a relief of around 2.40% to the port users in comparison to the existing port tariff.
- (xix). It may not be necessary to notify the definition of "coastal cargo", as the general position of law defining such cargo will apply to KOPT also. The definition for "Coastal Container" proposed by the port is also not incorporated in the Scale of Rates.
- (xx). The KOPT has proposed to modify the existing definition of "demurrage" prescribed in Section 2(vii) to mean that storage charges shall not be leviable on the cargo stored at the area allotted to a port user on license basis for storage of cargo during the license period. The proposed modification is in line with Clause 4.6 of the revised tariff guidelines, and hence, is approved.
- (xxi). Keeping in view the vast potential for handling inland waterways traffic and levy of relevant charges thereon a new definition for "Inland vessel" drawing a reference to a provision of the Inland Vessels Act, 1917 or corresponding Act of Bangladesh has been proposed by the KOPT. As rightly pointed out by CCHAA, a vessel coming from Bangladesh cannot be called inland vessel. While there may be a justification for providing incentives to such vessels, we are not sure whether redefining the term of inland vessels is within the Jurisdiction of the Authority. While KOPT has not furnished any document relating to the reported Indo-Bangladesh Protocol Agreement, a vessel registered in Bangladesh, which is reported to operate cargo movement through riverine route between Bangladesh and KOPT under protocol, may have to be treated like any other vessel registered in any other foreign country for the purpose of levy of applicable chargers. The definition of "Inland Vessel" proposed by KOPT is suitably modified. A note is

added to state that the charges leviable on "inland Vessels" will also be applicable on vessels operating through riverine route between Bangladesh and KOPT under the protocol.

- (xxii). For the reasons stated in the preceding paragraph, the proposed modification to the existing definition of "Foreign-going vessel" is incorporated by excluding only inland vessel, boat, and flat from the definition of foreign-going vessel.
- (xxiii). Likewise, the reference to Bangladesh in the new definition of "IWT cargo" / "IWT container" proposed at Section 2 (xiii) is excluded. "IWT cargo" / "IWT container" proposed to mean cargo / container (except lighterage cargo / container) carried by Inland Vessel/barge/ boat / flat through inland Waterways is approved. The note prescribed under the definition of "Inland Vessel" should also cover the charges leviable on IWT cargo / IWT container carried by vessels operating between Bangladesh and KOPT.
- (xxiv). The foreign-going vessel / coastal vessel off load cargo or container into smaller vessels or load cargo / container from smaller vessels. Such cargo / container has been proposed to be defined as "lighterage cargo" / "lighterage container" at Section 2 (xviii) of the proposed Scale of Rates which is approved.
- (xxv). KOPT has proposed definition for "on-board handling charges" and "shore handling charges". These charges have no reference to the individual dock system of KOPT.
  - (a). "On-board handling charges" are leviable at HDC where KOPT provides manpower. This charge is not leviable at KDS since the manpower for on-board handling operation at KDS is provided by Kolkata Dock Labour Board. The definition for "on-board handling charges" proposed at Section 2 (xx) for levy of charges for rendering on-board services by KOPT in the form of only supply of man power for loading / unloading operations is approved.
  - (b). Various services by supply of labour and / equipment are included in the definition of "Shore Handling Charges" proposed at Section 2 (xxii) which are also approved.
- (xxvi). The existing definition of "Wharfage" lists out the various services rendered by the port in return for which the KOPT levies charges on cargo. The KOPT while redefining the term "Wharfage", has excluded the list of services being rendered by it presently. To a query in this regard, the port has listed out provision of general infrastructure facilities like berth, sheds, roads, electricity, water supply, security, fire service etc., provided by the port. The services listed out in the existing definition of "wharfage" are proposed to be covered in the proposed definition of "on-board handling charges" and "shore handling charges".
 

The term "wharfage" is redefined as the basic dues recoverable on all cargo handled at the port, which means wharfage is a fee for providing general facility by KOPT. If intensity of utilisation of the basic port facilities is the reason for proposing different rates for difficult cargo as stated by KOPT, the linkage between the differential rates and the differential intensity of utilisation of the basic port facilities has not been established. Nevertheless, it has to be recognised that rationalising such differential rates of wharfage at one go will have serious financial implication to both port and users; and, therefore, such attempts should be made gradually. The KOPT is advised to initiate the process of rationalising wharfage schedule.
- (xxvii). KOPT was requested to update the proposed note (xiii) under Section 3 regarding prevailing PLR in line with Clause 2.18.2. of the revised tariff guidelines. The rate of penal interest should be 2% above the PLR of SBI. The KOPT has proposed



12% rate of penal interest taking the PLR of SBI at 10% as on 1 January 2006, as stated by the port. The PLR of SBI has changed after 01.01.06. The proposed note is suitably modified to reflect the prevailing PLR 11%.

KOPT has proposed to add a conditionality in the proposed Note (xiii) to review the rate of interest on 1<sup>st</sup> of January every year with reference to the PLR of the SBI. Since the relevant tariff guideline does not envisage such an annual review, this Authority is not in a position to approve the proposed addition.

- (xxviii). Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulates that users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port. KOPT has refused to incorporate such a conditionality on the ground that such cases merit consideration on case to case basis and has proposed to deal under the power conferred on it by Section 53 of the MPT Act, 1963.

Another ground for refusal stated by the KOPT in this regard is that it has proposed required conditionalities at Sections 3 (xi) and (xii) and no further blanket clause is necessary. The sections cited by KOPT relate to non-levy of demurrage for the days during which delivery of cargo cannot be effected due to strike by the port employees and stoppage of berth hire beyond 4 hours after the master, agent of the vessel signals the vessel's readiness to sail in accordance with favourable tidal and weather conditions. While the former condition restricts the reasons for non-levy of storage charges only to strike by port employees, the latter conditionality is with reference to common order dated 4 February 2000 and 19 July 2000 of this Authority prescribing the time limit beyond which berth hire shall not apply. These proposed conditionalities do not meet fully the requirement of Clause 2.15 of the revised tariff guidelines.

Case to case basis discretionary decision cannot be left to the port in view of the specific guidelines available. If the KOPT apprehends misuse of condition it should devise a suitable mechanism to avoid its misuse. A general note stating that users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port is incorporated as stipulated in Clause 2.15 of the revised tariff guidelines. It is noteworthy that such a note was incorporated in the Scale of Rates of all the major ports and private terminals which were recently notified by this Authority.

- (xxix). In the existing arrangement "wharfage" at KDS and "on board and wharfage charges" at HDC for POL / POL Products or any other liquid having a flash point of less than 23° is leviable at a uniform rate of Rs.175 per MT. This charge is with respect to the product handled through pipeline. The port has proposed a uniform reduced rate of wharfage for this category of cargo applicable at KDS and HDC and has proposed two slabs for levy of charges. Wharfage of Rs.125 per tonne is leviable for a quantity up to 50,000 tonne per financial year and at Rs.95/- per tonne on the quantity above 50,000 tonnes. While the KOPT has treated both the dock systems at par for the purpose of prescribing Scale of Rates, the quantity handled at KDS and HDC shall not be clubbed for qualifying for the proposed volume discount scheme as per the note proposed by the port. It has to be recognized that Kolkata Port is a multi draft port and size of the ships visiting the docks will be different. That being so, uniform benchmarking for volume discount may not be logical. The point inherent in the proposed volume discount is the aim to ensure best utilisation of the available draft. In view of this position, the proposed volume discount scheme prescribed at serial No.3 of Section 4.1 for the said cargo and the proposed note below the wharfage schedule governing the volume discount scheme is approved, subject to applicable reduction in the basic rates.

- (xxx). Presently, wharfage at the rate of Rs.20/- at KDS and Rs.15 at HDC per metric tonne for handling of salt is leviable. KOPT has proposed a common rate of Rs.20/- per metric leviable both at KDS and HDC. Since the port has delinked

shore handling charge from wharfage, there can be a view that a proportionate cost of rendering shore handling activity may have to be reduced from the proposed wharfage rate for handling salt. In this regard, the port has confirmed that it does not generally undertake shore handling services in the case of salt. In any case, there should not be any additional tariff relating to shore handling leviable from this commodity. All services hitherto being provided against levy of wharfage should continue to be provided.

- (xxxi). As against the existing advalorem rate of 0.3% leviable on woolen carpet, the port has proposed a wharfage rate of Rs.70 per tonne for the said item. To a query regarding justification for the proposed rate, the KOPT has stated that since woolen carpets are presently handled only in containers for which box rate is applicable, the existing advalorem rate applicable for woolen carpets handled in break-bulk form has become superfluous. But, no cost justification has been furnished by the port, for the proposed rate of Rs.70 per tonne. Notably, KOPT has not insisted for the proposed rate to handle woolen carpets in break-bulk form. That being so, the proposed tariff item "woolen carpet" prescribed as one of the cargo items at Serial No.16 of Section 4.1 is deleted from the proposed wharfage schedule.
- (xxxii). There is a provision in the existing Scale of Rates for levy of charges on advalorem basis according to which 0.3%, 0.4% and 0.5% depending on the category of cargo is leviable at KDS and 0.4% is leviable at HDS. Against this position, KOPT has rationalized the existing advalorem rates according to which 0.25% is leviable on unspecified import cargo and 0.20% is leviable on unspecified export cargo. It is noteworthy that the proposed advalorem rates are less than the existing advalorem rates.
- (xxxiii). The proposal of the port at Section 4.2. prescribing wharfage on coastal cargo at 60% of the rates proposed for foreign cargo is in line with Clause 4.3. of the revised tariff guidelines.
- (xxxiv). As stated in the preceding paragraph, KOPT has proposed reduced advalorem rates for unspecified import cargo and export cargo. For the purpose of coastal rate for such unspecified cargo, the port has proposed a fixed amount of Rs.50 per tonne delinking it from the advalorem rate structure. This means, there may be a situation where unspecified coastal cargo may have to pay more wharfage per unit of cargo than the same unspecified foreign cargo when the CF value of import foreign cargo or FOB value of export foreign cargo is insignificant. The remedy for removal of the anomalous position may not lie in prescription of minimum advalorem rate of Rs.80 per tonne for foreign cargo as proposed by the port. The proposed minimum rate of Rs.80 per tonne for cargo under advalorem does not appear to be supported by logic and its linkage with the proposed coastal rate of Rs.50 per tonne has not been sufficiently explained by the port. It is not clear why coastal concessional rate of 60% cannot be calculated on the proposed advalorem rates. It may be appropriate to prescribe that the concessional rate for the coastal cargo shall be 60% of the rates of the corresponding foreign cargo subject to a maximum of Rs.50 per tonne or part thereof. In view of this position, the proposal of the port for levy of concessional rate for coastal cargo proposed at Sr. No. 2 of Section 4.2. is suitably modified.
- (xxv). On the analogy of prescribing concessional handling charges for transshipment containers not exceeding 1.5. times the handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle stipulated under Clause 5.5.1 of the revised tariff guidelines, KOPT has proposed at Section 4.3. of the draft Scale of Rates levy of wharfage for transshipment cargo at 75% of the applicable rate for loading and 75% of the applicable rate for subsequent shipment. There is no change between the existing arrangement and the proposed arrangement for levy of wharfage on transshipment cargo handled at berth.



There is a provision in the existing Scale of Rates for levy of 50% of the prescribed charges at KDS as well as at HDC on the transshipment cargo handled at mooring / anchorages. In order to promote transshipment cargo availing deep draft facility at Sandhead, the port has included the sandheads / virtual jetty along with moorings / anchorages in the proposed Section 4.3 for levy of wharfage and has proposed wharfage for such transshipment at Rs.20/- per tonne or part thereof irrespective of the nature and description of the cargo. The proposed wharfage rate of Rs.20 is seen to be less than the proposed (delinked) wharfage rate for most of the commodities and equivalent to the wharfage leviable on molasses, salt in bulk, sand, fly ash in bulk and iron ore. The proposed Section 4.3 is approved.

(xxxvi). Section 4.1 of the proposed Scale of Rates prescribes wharfage charges leviable on break bulk and bulk cargo. Section 4.4 of the same schedule prescribes wharfage charges leviable on crude oil/POL/POL products handled at sandheads/virtual jetty/any other anchorage point/mooring, for subsequent landing at berth or vice-versa in case of shipment and full wharfage charge is leviable on such cargo for this two-point operation. Now, the, KOPT has proposed to levy wharfage at 90% of the prescribed rate at Section 4.1, other than crude oil/POL/POL products handled at sandheads/virtual jetty/any other anchorage point/mooring against the existing 70% of the applicable Rates. It may appear that KOPT has proposed to increase the rates.

- (a). As per the definition given by KOPT for the term KDS, the sandheads and all other establishments of KOPT except those specifically mentioned under HDC fall under KDS. As clarified by the KOPT, discharge/shipment of cargo at sandheads/virtual jetty/any other anchorage point/mooring takes place. With the delinking of shore handling from the existing composite rate applicable at KDS, the proposed rates at 90% of the prescribed rates is compared with the 70% of the existing rates prescribed for KDS. Except for salt and fly ash handled other than through mechanical system, the proposed arrangement works out less than the 70% of the existing rates of KDS. For fly ash, no rates have been prescribed in the existing arrangement. In view of this position, the note proposed by the KOPT at section 4.5 to levy 90% of the prescribed charges on the cargo handled/shipped at sandheads/virtual jetty/any other anchorage point/mooring is accepted subject to the general reduction in the cargo related charges. For salt, the proposed 90% rate (Rs.18) is more than the existing 70% (Rs.14). Since the KOPT has confirmed that salt is not being handled at anchorage point the above referred to increases will not have any additional impact on this commodity.
- (b). When the above mentioned cargo subsequent to discharge at anchorages/ moorings is carried and unloaded at any berth prior to overside shipment, which has already suffered 70% wharfage for overside discharge or shipment at anchorages / moorings, the remaining 30% of applicable rate is leviable in the existing arrangement. Against this, the port has proposed a fixed sum of Rs.5/- per metric tonne or part thereof for iron ore and Rs.20/- per metric tonne or part thereof for all other cargo. The proposed rates are reported to promote movement of cargo by inland water ways and hence is approved.
- (c). In the existing Scale of Rates, no provision is available to levy any charge when a cargo discharged or shipped at anchorage point / mooring and carried by barge / boat / flat or any other vessel for unloading / loading at any other jetty or wharf not belonging to the port, but such points lying within the port limit and approaches. The port has proposed to levy royalty / way-leave charge on such cargo, which cannot be approved since it is not for this Authority to approve collections to be made by the port akin to royalty. The question of prescribing way leave charge on quantum of cargo handled does not arise.

- (xxxvii). (a). The wharfage rate prescribed in the existing Scale of Rates for IWT cargo is same irrespective of the place of handing such cargo. The port has proposed to have differential rates and the port's proposal to levy 50% of the prescribed wharfage for handling IWT cargo at berth meant for handling seagoing vessel appears to be reasonable, when seen in the light of the objective of the port to encourage inland vessels traffic.
- (b). Wharf toll of Rs.20 per tonne or part thereof is levied for loading or unloading of cargo at inland vessels' wharves at KDS and Rs.25 at HDC. Against this existing rates, the port has delinked fly ash and proposed a lower rate of Rs.10/- for fly ash and the existing rate of Rs.20/- for all other cargo at Section 4.6. The proposed rates will be subject to general reduction approved.

The proposal of the port at Section 4.7 to levy royalty / way-leave charge in respect of IWT cargo loaded or unloaded at any other jetties / wharves not belonging to port but lying within the port limit and approaches cannot be approved for reasons stated at sub-para of (xxxvi) above.

- (xxxviii). As brought out earlier, wharfage is a charge for providing general facilities as redefined by the port. 100% of the prescribed wharfage charge is leviable when the cargo is landed or shipped or transshipped within the port limit. When any cargo subsequent to landing at BOT berths if received at an area within the dock not licensed to BOT operator, such cargo is proposed to be levied with 50% of the prescribed wharfage charges. Similarly, 50% of the prescribed wharfage charge is proposed to be levied on cargo received in an area not licensed to BOT operator but shipped through the berth licensed to the BOT operators.

When cargo handled at the area allotted to BOT operators is also handled at area within the port not allotted to BOT operators, the respective Scale of Rates applicable to the area of operation only should be levied. If any specific service or facility is provided by the KOPT for such cargo, the port can levy charges for such services actually provided or facilities made available as per the Scale of Rates. There does not appear to be any merit in levying a general charge of 50% of the wharfage even on the cargo handled at the BOT berths.

One of the Miscellaneous Charges proposed by KOPT is to levy Rs.25/- per tonne towards gate delivery / receiving charge when wharfage is not levied. The proposed note at Sl. No.7 under Miscellaneous Charges exempting gate delivery / receiving charge on transfer of cargo between the area under the control of port and the area under the control of private operators is not included in the Scale of Rates since the port's proposal to levy 50% wharfage is not approved. The proposed miscellaneous charges can be levied in all cases only if actual services relating to gate delivery / receiving is provided by the KOPT to the particular cargo which is required to pay this charge.

- (xxxix). No separate provision is prescribed for levy of wharfage on cargo landed at KOPT from a vessel for subsequent shipments by the same vessel in the existing Scale of Rates. It appears that the KOPT levies the existing wharfage rates for such landing and shipment operation. As clarified by the KOPT, such operation is mainly required for proper stowage and the proposal to levy a uniform rate for such operation does not appear to be unreasonable and hence is approved, subject to adjustment of reduction in the proposed rate of Rs.100 per tonne.
- (XL). The existing provision in the Scale of Rates of KOPT enables the port to levy cleaning charge at Re.1 per tonne on coking coal, all types of coke lime stone, sulphur and rock phosphates and cement in bulk in addition to levy of the existing on board and wharfage charges. The scope of the existing provision is proposed to be enlarged to cover all types of coal, finished fertiliser and all types of scraps.

The plea of TNEB in this regard appears to be for exclusion of thermal coal from the levy of cleaning charge, since it will be an additional burden to the TNEB.

The KOPT has been handling the cargo now proposed to be covered for levy of cleaning charge even before the present review of its tariff without any additional levy towards cleaning charge. The existing charges, therefore, cover the service of cleaning also. In view of the revenue surplus position observed, there is no case for introducing any additional levy. The proposed extension of the existing provision to cover all types of coal, finished fertilizer and all types of scraps cannot be approved. The *status quo* should continue.

- (XLI). Consolidated rate of Rs.70 per tonne and Rs.90 per tonne towards "on-board and wharfage charge" is leviable for handling coking coal at HDC and KDS respectively as per the existing provision. KOPT has proposed a uniform rate of Rs.70 per tonne leviable at HDC and KDC. This amount of Rs.70 consists of Rs.40/- towards wharfage and Rs.30/- towards on board handling charge. In the event of non-provision of equipment support, the port has proposed to grant rebate. KOPT has not furnished cost details for providing equipment support. Nevertheless, the proposed rebate of Rs.2.50 per tonne when KOPT is not in a position to provide equipment support at HDC is approved with an advice to the port to propose such a rebate based on the cost of providing equipment support during the next review of its Scale of Rates.
- (XLII). Various services are listed in the definition of "Shore Handling Charges". Prescribing rebate for different component of services not provided could have been ideally proposed based on the cost of rendering the relevant service instead of a common rebate of 50%. Whether the cost of providing part of the services, which is not availed / provided, is commensurate with the quantum of rebate proposed remains unexplained. It is not possible at this juncture to quantify the cost of service rendered or not rendered to levy 50% of the proposed charges or grant 50% discount. While approving the note (ii) proposed under Section 6 of the Scale of Rates, the KOPT is advised to propose such rebate based on the cost of rendering service in the next review of its Scale of Rates.
- (XLIII). KOPT has proposed to reduce the existing 12 free days in respect of non-hazardous transshipment cargo to 3 days.

Last landing date has been defined as "the date on which the vessel completes her import discharge". Taking into consideration the exclusion of port non-working days and customs notified holidays for the purpose of calculation of demurrage free period as provided under Clause 4.5 of the revised tariff guidelines and the over all reduction in the rates of demurrage charge the actual impact due to reduction in demurrage free period for non-hazardous transshipment cargo may not be substantial. Notably, no user has objected to the reduction in demurrage free period for said transshipment cargo. It is further to be noted that instance of storage of transshipment cargo at KOPT is insignificant, as reported by the port. More importantly, Clause 4.5 of the revised tariff guidelines authorises the major ports to propose number of free days. The proposed reduction in the existing free period for non-hazardous cargo for Nepal & Bhutan from 7 days to 6 days also appears to be in order considering the factors stated above.

- (XLIV). As stated in the preceding paragraph, demurrage free period commences after last landing date of the vessel and demurrage on cargo commences after expiry of the demurrage free period. If last landing date could not be declared by the port for the cargo already discharged due to reasons attributable to the users, the incidence of levy of demurrage on such cargo will get delayed till declaration of the last landing date. KOPT apprehends possible misuse of the provision of considering last date of landing as the date of landing for the purpose of calculation of demurrage. In view of this position, the proposed note enabling the KOPT to declare more than one last landing date of a vessel is approved.

The power to declare any other date as last landing date is proposed to be vested on officers of KOPT. The delegation of power to the individual offices of the port is an internal matter of the port. The Scale of Rates will, however, mention about the power available to the port.

(XLv). The KOPT was requested to incorporate a conditionality under Section 7 (Demurrage on cargo) to the effect that demurrage on cargo shall not accrue for the period when the cargo could not be cleared for any reason attributable to the port. Proposed notes under Section 6 govern levy of shore handling charges. The proposed note (iii) under Section 6 referred by KOPT in this regard may enable the user to make his own arrangement for clearing of cargo without waiting for the port's equipment or port's labour, thereby avoiding incidence of payment of shore handling charges. But such provision does not give relief to the users when the cargo is transferred from hook point to storage yard by the port and the port is not in a position to deliver the cargo at the point of storage yard due to the reasons attributable to the port. The KOPT has argued that such cases will be considered on merits and in terms of Section 53 of the MPT Act, 1963. Case to case based discretionary decision on remission does not arise since the relevant revenue cannot be taken to have accrued to the port, when a user is forced to pay even for the delays attributable to the port. A general note stating that demurrage on cargo shall not accrue for the period when the cargo could not be cleared for any reason attributable to the port is incorporated as a note to Section 7. Similar provision has been incorporated in the recently decided tariff cases of other major ports and private operators.

(XLvi). (i). (a). In the existing arrangement, import cargo has been grouped under 5 categories for levy of demurrage. By way of rationalisation KOPT has grouped the import cargo in three categories namely, hazardous-I, all other cargo under Section 7.2 and "log, timber, veneer" under Section 7.3. While the existing demurrage rate of Rs.170 per tonne is proposed to be continued for hazardous-I cargo, the existing lowest rate of Rs.40 per tonne is proposed to be levied on all other cargo. The rationalisation does not add any further burden to the users. The proposed demurrage rates are, however, subject to the general reduction ordered.

(b). Further, the port has proposed two slab period namely, first 15 days and after 16<sup>th</sup> day onwards. A slightly higher rate has been proposed for the second slab. Since demurrage is considered as deterrent to prevent misuse of storage space at the major ports, the proposed slab structure and the slightly higher rate for 16<sup>th</sup> day onwards prescribed at Section 7.2. of the proposed Scale of Rates is approved, again subject to the applicable reduction in the rates.

(ii). Against the existing provision to levy demurrage on log at HDC at Rs.75/- per tonne per day or part thereof, the port has proposed common demurrage on import log, timber and veneer at Rs.6 per cubic meter per day or part thereof for first 7 days, Rs.12 from 8<sup>th</sup> day to 14<sup>th</sup> day and Rs.18 from 15<sup>th</sup> day onwards. KOPT has clarified that it has taken steps to reduce the rates. The low cost storage space to give boost to cargo throughput and the higher slab rates to deter misuse of low cost storage space deserve to be approved.

(XLvii). The proposed demurrage rate applicable for shut out cargo is found to be 65% less than the existing rate which is approved.

(XLviii). The existing provision enables the port to levy lifting charges at KDS and loading / unloading / restacking charges at HDC in addition to levy of wharfage. KOPT has renamed this tariff item as loading / unloading / restacking under Section 9 of the proposed Scale of Rates. To a query in this regard, KOPT has confirmed that the rates proposed under Section 9 are not for basic services required to be provided to any cargo under shore handling activity, but for additional unproductive operations.

(XLix). Clause 4.4. of the revised tariff guidelines encourages major ports / private terminals to adopt sliding scale to motivate greater performance by users with a view to attract additional cargo. KOPT has proposed a rebate scheme on wharfage.

The proposed scheme for allowing rebate on wharfage is a common scheme applicable for KDS and HDC as against the existing separate arrangements for KDS and HDC. Since the across the board reduction in the cargo / container related charges may result in income reduction, the port is advised to review the proposed scheme for allowing rebate on wharfage. However, till such time, the existing rebate scheme can continue subject to adjustment in the rate of rebate to align with the reduced cargo / container related charges. The KOPT has the flexibility to allow higher rebates and discounts based on the commercial consideration as stipulated in clause 2.16.1 of the revised guidelines.

- (L). (a). The container handling charges at KDS are consolidated charges for various services rendered. Normally, the consolidated rate includes cost of deployment of labour and equipment for handling containers at quay, transportation from ship to container yard, wharfage on containers and wharfage on containerized cargo and other relevant charges for movement of containers from ship to container yard or vice versa. In its attempt to segregate the existing "on-board and wharfage charges" prescribed for handling containers at HDC, the port has proposed uniform rate structure for both the systems of KOPT for handling containers. The existing container handling charges at KDS and HDC have been segregated into three components namely, "wharfage", "shore handling charges" and "on-board handling charges". In this exercise of segregation, the existing consolidated charges for handling containers leviable at KDS have also been segregated with the result that the handling charges at KDS have also become itemized rates. This position was not envisaged by this Authority in its Order dated 28 March 2001. Since it is difficult at this stage to go into the computation of cost of services rendered on handling containers to prescribe the consolidated charge, KOPT is directed to undertake such exercise to move towards single box rate bearing in mind Clause 5.1.1. of the revised tariff guidelines. Pending such action in future, the approach adopted by KOPT in prescribing charges for handling containers in the form of wharfage on containers and containerized cargo, on-board handling charge on container and shore handling charge on containers is approved.
- (b). At the KDS, containers are handled at both the container terminal (CPY) and other berths (non-CPY). At CPY, port renders shore services by providing labour and equipment; at non-CPY, port does not render any shore services. Though the rates are different in the existing arrangement at CPY and non-CPY, the differential appeared to be not to the extent of services excluded. In deference to the advice of this Authority contained in its Order dated 28 March 2001 to rationalise the container handling rates at the CPY and non-CPY, KOPT has delinked shore handling charges from existing consolidated container handling rates and has proposed uniform wharfage rates at CPY and non-CPY. In the revised arrangement proposed by the port, the user will have to pay only wharfage at CPY and non-CPY. The users need to pay the other

charges towards other services like transportation; loading etc., only if availed. Even if the proposed rates of wharfage and rates for other services are aggregated, separately at CPY and non-CPY, the proposed aggregate charges are less than the existing charges except for container carrying category-III cargo and empty containers. No specific reason has been given by KOPT for proposing higher rates for category-III and empty containers.

- (c). The different rates proposed by KOPT for handling containers at KDS are dependent on the category of containerized cargo. While modifying the existing categorization, the KOPT has proposed three categories of rate structure as against the existing 6 rates. The proposed 3 category rate structure pertains to import category and a single category for export containers.

In respect of wharfage on container and containerized cargo handled at HDS a single uniform rate each for import and export category has been proposed. It has to be recognized that prescription of a single box rate without reference to containerized cargo at one go may involve considerable financial implication. It is noteworthy that the KOPT as a step to move towards a single box rate has reduced number of categories. That being so, this Authority is inclined to approve the proposed rate structure for levy of wharfage on container and containerised cargo with the proposed categorisation both at KDS and HDC.

- (d). If the aggregate of the existing charges for handling containers during landing operations, transportation of containers from quay to yard and delivery of containers at HDC is compared with the proposed aggregate charges when the port equipment is used there is only marginal increase of Rs.10 per container.

It appears that when KOPT provides partial shore handling service or no shore handling service, private operators provide the shore handling services at a cost. We are not aware of the charges levied by the private operators to provide shore handling services to make a meaningful comparison with the rates of shore handling charges on containers proposed by the port. Since the increase in charges is reported to ensure full utilization of shore facilities created by port in the form of cranes and manpower and recovery of cost incurred on roads and container yards the on-board handling charges and shore handling charges on containers proposed at Section 12 and Section 13 of the Scale of Rates is approved, subject to adjustment towards common reduction in rates. The port should examine the aspect of regulating the charges levied by private operators inside the port, as envisaged in Chapter-7 of the revised tariff guidelines 2005.

- (e). On-board handling charges on containers are not applicable where deployment of labour gang from Calcutta Dock Labour Board is a statutory requirement as clarified by KOPT. A suitable note is incorporated at Section 12.3 of the Scale of Rates as requested by KOPT.

- (Li). For the purpose of levy of wharfage on ICD container, the rates for loaded and empty container have been bifurcated into two categories, namely, rates for ICDs at Delhi and rates for all other ICDs. The significantly lower rates for ICDs at Delhi are promotional rates to encourage further container traffic from the identified ICDs at Delhi.

Similarly, in order to explore Inland Water Transport (IWT) traffic including the traffic of Bangladesh moving through the IWT mode, the port has proposed similar rates for loaded and empty containers as applicable for rates leviable for the



identified ICDs at Delhi. Considering the point that the above said tariff items have been proposed with specific purpose of promoting traffic from identified ICDs and promoting IWT movement of containers, the proposed rates at Section 11.2 and Section 11.4 leviable on ICD loaded and empty containers destined to / from identified ICDs at Delhi and ICD IWT container, the rates proposed at Section 11.2 for loaded and empty containers destined to / from other ICDs and the rates leviable on other than identified IWT ICDs and IWT non-ICD loaded and empty container as proposed at Section 11.4 is approved, subject to adjustment required for common reduction in rates.

- (Lii). (a). There are certain miscellaneous services rendered by the KOPT to container and container vessel. Such services are not included under the proposed Sections 11, 12 and 13 which govern levy of wharfage on container and containerised cargo, on-board handling and shore handling respectively. The existing rates for rendering such miscellaneous services are different at HDC and KDS. The proposed common rates are seen to be either less than the existing rate at one system but more than the existing rate at another system as far as the services like transportation of containers within the same berth or between two berths, lift on / lift off / restacking operation. The proposed rates are approved, subject to adjustment required for common reduction in rates.

With respect to the proposed rates for rendering service for shifting of containers on board the vessel, the port has argued that the proposed rate is considerably reduced rate as compared to the existing rate. But, the existing rates are inclusive of wharfage on such containers and hence the position could not be verified. However, the statement made by KOPT is relied upon for approving the tariff item, subject to adjustment in the proposed rates.

- (b). In the existing Scale of Rates, there is no provision for levy of charges when a container is discharged by use of port equipment from ship / barge to shore or vice-versa. Responding to the demand from users, KOPT has proposed Rs.480/- per TEU. However, no cost calculation has been furnished for such operations. Since the proposed rate objected by the users, this Authority is inclined to approve it, as reduced by the general downward revision.
- (c). KOPT has proposed new rate structure for stuffing/destuffing operations. There are provisions in the existing Scale of Rates under various sections to levy charges for such operations both at KDS and HDC. It is observed that some of the existing rates have been proposed to be increased.

As per the statutory requirement at KDS the stuffing/destuffing operation takes place with the aid of CDLB workers whereas such statutory requirement is not in existence at HDC. In the existing arrangement, a rate of Rs.3000/- is prescribed at CPY as well as non-CPY berth. At CPY the rate of Rs.3000/- is leviable for transportation of container from yard to port CFS, destuffing, transporting the empty container after destuffing to the empty yard and lift off empty container thereat or vice versa. At non-CPY berth the rate of Rs.3000/- is leviable for destuffing/stuffing operation which includes services of equipment, clerkage, port and CDLB workers when the operation is done by the port. In the proposed Scale of Rates, the KOPT has prescribed a rate of Rs.3000/- for stuffing/destuffing operation when the operation is done by the port at KDS with CDLB Gang. The KOPT has verbally requested to not to subject this rate for general reduction since it has to make payment to the CDLB for the mandatory booking of the CDLB gang. Since the stuffing/destuffing operation is a composite service including the services of CDLB gang, as seen in the existing conditionality governing the existing rates, this

Authority is not in a position to consider this request of the port. The proposed rate of Rs.3000/- for stuffing / destuffing operation when the operation is done by the port at KDS with CDLB gang is approved subject to general reduction ordered.

KOPT has proposed to retain the existing rate of Rs.1000/- for the service provided to destuffed cargo outside the container which includes services like port equipment, clerkage and port workers. The proposed rate is approved, subject to the general reduction in the rate.

In the existing Scale of Rates relevant to HDC at section 18.1 under Sr.No.3, Rs.300/- is leviable when port equipment is used; Rs.150/- is leviable when port equipment/labour is used in part; and Rs.125/- is leviable when port equipment/labour is not used. Against this existing arrangement, KOPT has proposed the rates of Rs.1200/-, Rs.250/- and Rs.100/- respectively. It can be seen that the proposed rates for stuffing/destuffing operations are quite on the higher side than the existing rates except in the case of 3rd category when the stuffing/destuffing operation is carried out without using the port equipment/labour. In the absence of cost details, this Authority is not in a position to increase the rates. The existing rates leviable at HDC are approved subject to the general reduction in the rates.

- (d). KOPT operates Mobile Harbour Cranes (MHC) for ship to shore discharge of containers at KDS. It has also contemplated to provide such service at HDC. It would have been more appropriate had the port furnished the cost details for the proposed rate of Rs.750 per TEU for the use of the equipment. It appears from the document attached to its communication dated 18 March 2006 that it has scaled down the rate of Rs.900 per move of container from ship to shore service decided by it in September 2004 to Rs.750 per TEU. Reportedly, KOPT has engaged a service provider for hire of MHC for handling Hatch cover / container at KDS at Rs.895 per move.

A related tariff item for levy of charges for use of MHC for handling hatch cover / container is discussed in the later part of this analysis. Cost of operation of MHC for handling of hatch cover / container and for ship to shore discharge of container may not be same. However, the proposed rate of Rs.750/- per TEU for ship to shore transfer of container using the port's equipment appears to be reasonable. The final rate of Rs.750/- per TEU approved by this Authority will ordinarily be effective only prospectively as stipulated in Clause 2.17.4 of the revised tariff guidelines. The KOPT has implemented the proposed rate with effect from 1 April 2005 on adhoc basis by its notification dated 28 March 2005 as reported by the MSA. Users have not objected to the rate and its levy by KOPT from 1 April 2005. Significantly, the users have made payments to the port for the services availed by them in this regard subject to final approval by this Authority as reported by KOPT. In this backdrop, this Authority is inclined to approve the proposed rate of Rs.750/- per TEU prescribed at serial number 8 of Section 14 of the Scale of Rates for retrospective effect from 1 April 2005.

- (e). With reference to the tariff item for deployment of equipment for opening / closing of hatch cover and offloading and reloading of Pantoon levied by KOPT on adhoc basis reportedly with effect from 1 April 2005 as stated by the ASIC, CALFO and CSLA, it is to be noted that the initial proposal of the KOPT in this regard vide its letter dated 7 October 2005 and subsequent letter dated 22 August 2006 do not seek approval for the proposed tariff item with retrospective effect from 1 April 2005. The authority under which such a levy has been made is also not known.



While the port's letter dated 28 March 2006 does not also seek approval with retrospective effect to the proposed rate from 1 April 2005, the said communication does not indicate that it has followed the procedure prescribed in the relevant tariff guidelines for adoption of rate on adhoc basis. It is evident from the objections of ASIC, CALFO and CSLA that the KOPT has not obtained consent from all the relevant users for levy of the proposed rates retrospectively. In this circumstance, it is sufficient to approve the proposed rate prospectively.

- (Liii). (a). The ASIC and BCCI have argued for reduction of 50% of the proposed storage charges for import empty containers on the ground that Shipping Lines reposition empty containers from neighbouring countries into Kolkata. As rightly pointed out by KOPT, lowering of rates will only encourage more occupation of valuable port's storage space.
- (b). Clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines stipulates that premium to the extent of 25% on storage charges can be levied in case of hazardous containers. The new slab structure and rates proposed by KOPT for levy of storage charges on loaded container containing hazardous-I cargo are not in line with Clause 5.7.3 of the revised guidelines. A note stating that loaded import / export containers containing Hazardous-I cargo shall be levied 1.25 times of the storage charges applicable for normal container is incorporated in the Scale of Rates.
- (c). Arguing that refund of rebate does not mean refund of overcharge, KOPT has prescribed a time limit of 90 days for settling the refund claims. A major port is required to settle the refund claims within 20 days from the date of completion of services or on production of all documents by the users, whichever is later as stipulated in Clause 2.18.4 of the revised tariff guidelines. Otherwise, claims settle beyond the stipulated period will attract penal interest at the applicable rate. This Authority has already clarified in a case relating to JNPT vide Order dated 18 November 2004- JNPT that the provisions in the Scale of Rates of JNPT relating to payment of penal interest on delayed refunds covers all refunds arising in the context of rebates, volume discounts and incentives prescribed in the Scale of Rates. That being so, there is no reason why there should be a deviation in the relevant provisions in the case of KOPT. A suitable condition to govern the payment of interest due to the delay in refunds by KOPT is incorporated at Sl. No.(xiii) (c) of Section 3 (General Principles of Assessment).
- (d). No storage charge is leviable when a container is not delivered by KOPT for reasons attributable to the port. This is based on the principle set by Clause 2.15 of the revised tariff guidelines. Such conditionality was incorporated in the Scale of Rates of other major ports / private terminals. Accordingly, a suitable conditionality in this regard is incorporated in the Scale of Rates of KOPT also.
- (Liv). (a). There are provisions in the existing Scale of Rates to levy "miscellaneous charges and charges for permits / licenses". The charges leviable for permits / licenses relate to issue / renewal of permits / licenses for entering into or operating at Docks, Jetties and wharfs. As stated earlier, the KOPT has dropped the part of Scale of Rates dealing with rates in respect of permits / licenses from the proposed Scale of Rates. KOPT has argued that the rates for permits / licenses are not charges relating to services rendered to cargo or vessel and does not come under the purview of Section 48 of MPT Act. However, Section 49 of MPT Act mandates this Authority to frame Scale of Rates and statement of condition for use of port's property. This Authority has notified the

charges leviable for issue of permits / licenses in other major ports like Mumbai Port Trust (MBPT), Tuticorin Port Trust (TPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and at many private terminals also. That being so, this Authority is not in a position to exclude the existing rates and Clauses under "permits / licenses" as proposed by KOPT and suggested by the CCHAA and ECFA. Therefore, the existing part in the Scale of Rates in respect of Permits / Licenses may continue without any change.

- (b). The KOPT has proposed increase over the existing hire charges in respect of certain equipment. Likewise, the port has also proposed new rates for certain equipment taken on lease / acquired. In the absence of detailed workings for the proposed increase over the existing rates and for each of the capital additions and in the absence of an analysis required in terms of Clause 2.6.3 of the revised tariff guidelines, this Authority is not in a position to approve the proposed increase in rates of the existing equipment and rates for the proposed additions. The existing rates of hire charges may continue subject to reduction in rates in respect of some equipments as proposed by the port.

- (Lv). In order to promote ship-breaking activities at KOPT, the port has proposed substantial reduction in the existing ship breaking charges. The existing 50% of the applicable rates of berth hire and mooring hire leviable on vessels availing ship-breaking facility has also been liberalised and percentage rates in three slabs period have been proposed. Further, the port has exempted the vessels arriving at KOPT for the sole purpose of dismantling from the levy of port dues and towage & pilotage charge as a promotional measure. To induce ship-breaking activity at KOPT, the port has proposed to offer more discount than the existing level for ship breakers.

Keeping in view the confirmation of KOPT that no other activity is made to cross-subsidise the ship-breaking activity, the Scale of Rates for ship breaking activity proposed at Section 18 is approved.

- (Lvi). With reference to the proposed Dry Dock charges, the existing single rate for docking and undocking of vessels applicable for the relevant dry dock has been split into two GRT slabs, namely upto 1000 GRT and above 1000 GRT and existing rates have been reduced.

As regards dry dock hire charges, there is no slab structure for levy of hire charges in the existing arrangement. The existing single rate applicable to the relevant dry docks have been made applicable for vessels of 10001 GRT and above and lower rates have been prescribed in the form of slab structure so that vessels of lower GRT shall have to pay only at reduced rates.

Since the proposed change in slabs and reduction in rates are reported to promote dry docking activity at KOPT, the rates for docking and undocking and dry dock hire charges proposed at Section 19.1 and 19.2 and the revised concessional vessel related charges proposed at Section 20 of the Scale of Rates are approved subject to adjustment of the proposed coastal rates in line with Clause 6.1.2 of the revised tariff guidelines.

- (Lvii). (a). Initially, the KOPT proposed to reduce the applicable vessel related charges leviable on vessels which call on the KOPT for the purpose of dry docking only by 50% reduction in the applicable rates of berth hire for vessels for availing dry dock facilities after discharge of cargo / passenger disembarkation. The KOPT has, by its communication dated 6 April 2006, proposed modification according to which, the vessel related charges leviable on vessels which call on the port only for dry docking shall be required to pay only 25% of the applicable vessel related charges. The port also does not want to levy berth hire / mooring hire for the first 20

days on vessels upto 1000 GRT. The vessels upto 1000 GRT are also proposed to be exempted from levy of pilotage and towage when such vessels do not require the services of pilots.

- (b). The KOPT has proposed to further reduce the rate of berth hire / mooring hire on vessels which avail dry dock facilities after cargo discharge / passenger disembarkation to 25% of the applicable charges. The revised reduced rates explained at (a) and (b) above are reportedly proposed to promote more usage of dry dock facilities and hence are approved.
- (Lviii). (a). Clause 6.10 of the revised tariff guidelines stipulates a single slab of GRT for levy of berth hire charges. The existing schedule of berth hire in the Scale of Rates of KOPT prescribes three slabs of berth hire with different rates for HDC and KDS. Berth hire charge of 0.25 cent per GRT per hour is leviable at HDC and a higher rate is applicable at KDS for the class of vessels 3001 to 10,000 GRT. Though different rates of berth hire are prescribed, the KOPT operates at a lower rates at KDS. A common single rate of 0.25 cent per GRT per hour has been proposed by the port on the ground that maximum number of vessels pay berth hire at 0.25 cent as reported by KOPT. Since the existing rate of berth hire is proposed to be maintained there will not be additional burden for the class of vessels in the range of 3001 GRT to 10,000 GRT.
- (b). (i). Berth hire charges shall have to be prescribed by grouping berths having comparable services // facilities with rebate for major components of services / facilities not provided. As far as KOPT is concerned, oil jetties and bulk handling berths at HDC and the oil berths at KDS may have to be prescribed separate berth hire charges depending on the facilities provided at the respective berths. None of the users have expressed any serious reservation to a common rate of berth hire. The KOPT is, however, advised to prescribe berth hire charges depending on the cost of services / facilities provided at oil jetties and bulk handling berths at HDC and oil berths at KDS during the next review of its tariff.
- (ii). The existing berth hire charge is inclusive of use of shore crane at the berth. It appears that the port has proposed delink the shore crane facility charge from berth hire. Since no cost calculation for the proposed berth hire charge has been furnished by the port, the position could not be confirmed. Therefore, the *status quo* should be maintained in so far as provision of shore crane against levy of berth hire charges. However, it is noteworthy that the port has deleted the existing provision of charging for occupying lock barrel at the time of sailing / arriving and the relevant component has been considered as part of berthing facility as clarified by KOPT.
- (c). The ASIC and BCCI have objected to the provisions for levying twice the rates prescribed for berth hire charges when a vessel does not work against its booking for work on holiday. The port has pointed out the wastage of port's manpower when such vessels do not work on holiday booking and clarified that such levy will be when the reasons for vessel's non-working is not attributable to the port. The proposed note brings out this aspect clearly.
- (d). The revised tariff guideline specifies that the users will not pay for delay beyond reasonable level attributable to the port. Our suggestion to KOPT in this regard was to incorporate a provision not to levy berth hire for the period when a vessel idles due to breakdown of port equipment or power

failure or any other reasons attributable to the port. In the tariff cases recently concluded by this Authority, like in Chennai Port Trust, New Mangalore Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, Mumbai Port Trust, Jawaharlal Nehru Port Trust and even in some private terminals, a similar conditionality has been incorporated in their respective Scale of Rates. A similar provision is, therefore, incorporated in the Scale of Rates of KOPT not to levy berth hire for the period when a vessel idles due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.

With reference to the point raised by TNEB regarding linkage of levy of berth hire on TNEB vessels with performance of loaders of the port, such linkage can be established when tariff is linked to benchmark levels of productivity. Till such time the port comes up with a proposal for efficiency linked tariff scheme, the newly introduced condition of not levying berth hire charge for idling of vessels due to reasons attributable to the port will give relief to the TNEB. The port is, however, advised to examine the issue relating to formulation of an efficiency lined tariff scheme of berth hire at least in the mono commodity berths, to start with.

- (Lix). There is provision in the existing Scale of Rates of KOPT to levy additional charges in Rupee terms on coastal vessel carrying passengers. The port anticipates visit of foreign passenger vessels to Kolkata Port and has proposed to levy US \$ 200 per complete voyage or US \$ 100 for each leg.

Since the basis for the proposed charge along with cost of rendering service, if any, to such foreign passenger vessels have not been furnished by the port, this Authority is not in a position to approve the proposed rates. The KOPT is advised to file a well analysed separate proposal in this regard.

- (XL). (a). The rates for pilotage and towage for the 3 tier slab in the existing scale of Rates are different for HDC and KDS, HDC attracting lower rates of the 3 slabs as compared to the KDS. The KOPT has proposed a common three tier slabs with sliding rates for the incremental GRT. The 3 tier slab structure for pilotage and towage fee is in line with the revised tariff guidelines. While structuring the 3 tier slab, KOPT has adopted the existing middle rate for the first slab. The rates for the 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> slab are prescribed at 80% and 70% of the first slab for the incremental GRT in line with the revised tariff guidelines. ASIC and BCCI have not furnished any reason for modifying the rate structure proposed by the KOPT. As rightly pointed out by KOPT, the slab structure of the corresponding rates have to be structured in terms of Clause 6.10 of the revised tariff guidelines.
- (b). As brought out earlier, in the existing arrangement differential rates of pilotage & towage are leviable at KDS and HDC, with lower rate at HDC. The lower rate at HDC because the distance from the pilot boarding point to the HDC is less than the pilot boarding point to the KDS which means lower cost in piloting a vessel in and out of HDC when compared to similar movements in and out of KDS. Now, the KOPT has proposed common rate of pilotage and towage for HDC and KDS. As clarified by the KOPT, only the component of pilot cost may have some relation with the pilotage distance. The cost of tug services in pilotage and towage of vessels also need to be recognised. The KOPT has further clarified that the cost of tug services is higher in case of HDC as compared to the cost of tug services at KDS since higher capacity of tugs are operated at HDC. But, the cost details in respect of pilotage and towage activity for HDC and KDS reveal that the cost of providing this service is substantially higher at HDC as compared to KDS. Therefore, there is no cost justification for a common rate for both the system. Nevertheless, considering the cost advantage

and disadvantage in providing tug services and pilotage, and keeping in view that the common rate is approve on a trial basis, this Authority is inclined to approve common rate of pilotage and towage for HDC and KDS.

- (c). There is a provision in the existing Scale of Rates KOPT to levy shifting of vessel at KDS and HDC at uniform rate of 10 Cents and this rate is proposed to be maintained in the proposed Scale of Rates also as shifting charge.

In the existing arrangement, the port levies pilotage when a vessel calls at KDS via HDC during inward journey and leaves KDS via HDC during her outward journey. The pilotage is leviable as a fixed percentage of the prescribed pilotage fee. The port has replaced this tariff item with shifting charge for shifting of vessels between KDS and HDC prescribing 12 Cents per GRT.

Considering the existing shifting charge of 10 Cents leviable when a vessel is shifted within KDS or within HDC, the proposed shifting charge of 12 cents per GRT for shifting of vessel between KDS and HDC appears to be reasonable and hence is approved.

- (d). In terms of Clause 6.4 of the revised tariff guidelines, pilotage and towage fee is a composite charge and, inter alia, includes shifting of vessels for port convenience; only the shifting at the request of the users attracts separate shifting charges. The KOPT has included a provision to levy shifting charges at the prescribed rates for 2<sup>nd</sup> and subsequent movement of vessels from KDS to HDC or vice versa. The first shifting, whether for port's convenience or at the request of the users will not be chargeable. This means that the first shifting of vessel at the request of the users will be free of cost. In terms of the revised tariff guideline pilotage and towage fee is a composite charge and it includes shifting a vessel for port convenience; only the shifting of vessels at the request of the users shall attract separate shifting charges. No service rendered by the port can be free of cost and the port has to incur expenditure for such service. That being so, the conditionalities for shifting proposed by KOPT implies that the proposed pilotage fee includes one shifting charge of vessel at the request of the users. In that case, cost of shifting of vessels at the request of the users needs to be segregated from the composite rate. The KOPT has subsequently furnished the details of the shiftings involved and cost thereto; the port has stated that the operating cost of shifting as a percentage of total operating cost of towage & pilotage is 0.97%. Based on the details furnished by the port, the composite charge has been reduced by 1% on account of exclusion of the shifting element. The reduction in income on account of this modification will offset against the separate shifting charges to be levied.

- (e). To a query regarding new definition of port convenience introduced by the KOPT, the port has defined the cargo priority as "priority for berthing vessels carrying some specified cargo to be handled at the specified berth". The port has further clarified that the Board of Trustees of KOPT approves such priority berth of ships carrying specified cargo from time to time. In the light of the clarification given by the port, the sentence "cargo priority means priority for berth vessels carrying specified cargo to be handled at the specified berth" is incorporated at Note-V under "port convenience".

- (LXI). Clause 6.10 of the revised tariff guidelines stipulates that there will be a single slab of GRT for levy of port dues. The existing Scale of Rates of KOPT prescribes two tier rates, 18 cents per GRT for vessels upto 3000 GRT and 30 cents per GRT exceeding 3000 GRT. The existing maximum 30 cents per GRT has been revised upward by nearly 26% as pointed out by ASIC and a single rate of 38 cents per GRT has been proposed by the port. The proposed increase is reported to balance the cost of channel maintenance and compensate the reduction in revenue on account of increase in the coastal concession from then existing 30% to 40%. While cost of channel maintenance is subsidised by the Government, the increase in quantum of coastal concession is on account of Government policy. The argument that the same tariff item should meet the burden of cross-subsidisation is not acceptable. It is noteworthy that the vessel related activity as a whole is heavily cross-subsidised by other activities. In view of this position, it may not be unreasonable to prescribe the existing highest rate of 30 cents per GRT.
- (LXII). The KOPT has converted the existing unit of cubic meter considered for levy of wharf toll on vessel for occupying declared river side inland vessels' wharf to per tonne basis. Similarly, the port has changed the chargeable unit from cubic meter to tonne with reference to levy of dock toll charge on the vessels for entry inside the impounded docks. The KOPT has confirmed that the change in the chargeable unit will not burden users. Therefore, stayal charges leviable on vessels for occupying declared river side inland vessels' wharves proposed at Section 27.2. and dock toll proposed at Section 28.1 of the Scale of Rates is approved. It is noteworthy that no user has expressed any reservation on the change in the chargeable unit.
- (LXIII). In view of the increased inland water transport activity, KOPT has proposed 50% of the rates applicable for coastal vessel to levy towage and pilotage leviable on inland vessels and non-propelled crafts. Similarly, the port has proposed 50% of the rates applicable for coastal vessels for shifting of inland vessels and non-propelled vessels. The proposal of the port at Section 30 in this regard is approved.
- (LXIV). KOPT has reported that users want permission for discharge / loading of cargo at private jetties within the port limits and approaches where the land belongs to private parties or to the port. The port has proposed to levy a consolidated vessel related charge at Re. 1 per tonne of cargo on board the vessel.

While the unit for levy of vessel related charges is Gross Registered Tonnage (GRT) the rationale behind the proposal to levy the vessel related charges on the basis of per tonne of cargo is not clear. The KOPT may levy the vessel related charges at the rates prescribed in the Scale of Rates. However, the proposal to levy consolidated vessel related charges on the cargo discharged / loaded at the private jetties assumes the character of royalty. Therefore, approval to levy such charges is beyond the competence of this Authority.

(LXv). The port has proposed a new tariff item to levy slipway hire charges to make the infrastructure available with the port to private parties for utilisation. While the idle assets will be utilized, the port also will earn revenue on such idle assets. The proposed rates at Section 32.1 (slipways with backup land) and at Section 32.2. (without backup land) have not been objected by the users and hence is approved.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the KOPT, which is attached as Annex-III.

12.2. The revised Scale of Rates and the conditionalities of the KOPT will come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2009. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3. The tariff of the KOPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the KOPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard, the KOPT is required to furnish to this Authority its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If KOPT fails to provide such information within the stipulated time limit this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff of KOPT. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT-III/IV/143/2006/Exty.]



## Annex-I (a)

KOLKATA PORT TRUST											
Cost Statement for the Port as a whole											
(Rs. in lakhs)											
Particulars	Actuals			Estimates 2006-07	Estimates at existing level of tariff given by KOPT			Estimates at existing level of tariff moderated by TAMP			
	2003-04	2004-05	2005-06		2006-07	2007-08	2808-09	2006-07	2007-08	2008-09	
<b>I) Operating Income</b>											
Cargo handling & Storage Charges	36207.27	37551.52	41582.16	36742.83	36063.37	40043.13	44429.29	36742.63	40913.26	45300.97	
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	15861.74	16676.11	19364.86	16675.70	16243.84	19236.65	20461.26	16675.70	19692.84	20947.80	
Railway Earnings	4557.86	4602.21	5260.30	5414.70	5414.70	5956.17	6551.79	5414.70	5956.17	8551.79	
Estate Rentals	7651.86	10295.84	13795.77	15636.39	15638.39	16325.58	18970.66	15636.39	16325.59	16970.96	
<b>Total (I):-</b>	<b>64278.73</b>	<b>69125.68</b>	<b>80003.89</b>	<b>78471.42</b>	<b>75368.30</b>	<b>81561.54</b>	<b>88413.24</b>	<b>76471.42</b>	<b>82867.86</b>	<b>89771.44</b>	
<b>II) Operating Cost</b>											
Cargo handling & Storage Charges	7337.40	7556.76	9950.74	9599.36	9599.36	10004.37	10450.40	9599.36	10004.37	10450.40	
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	14759.26	12750.40	23151.97	20837.69	20837.99	22321.45	23958.56	20837.69	22321.45	23958.56	
Railways	2335.83	2398.84	2405.70	2513.96	2677.26	2835.58	3009.43	2513.96	2627.09	2745.31	
Estate activity	2240.77	2374.17	2488.93	2600.93	2959.03	3136.33	3329.82	2600.93	2717.97	2840.28	
<b>Subtotal:-</b>	<b>26673.26</b>	<b>25082.17</b>	<b>37997.34</b>	<b>35552.14</b>	<b>36073.56</b>	<b>36297.73</b>	<b>40746.01</b>	<b>35552.14</b>	<b>37670.68</b>	<b>39992.55</b>	
Depreciation	2647.78	2522.12	2667.33	2623.31	2623.31	2874.74	3162.56	2623.31	2674.74	3162.56	
Management & General Overheads	12009.04	12016.80	12582.60	12768.15	12768.15	13150.58	13562.66	12768.15	13288.23	13562.68	
<b>Total (II):-</b>	<b>41336.08</b>	<b>39623.09</b>	<b>53227.27</b>	<b>68943.68</b>	<b>51465.82</b>	<b>54323.03</b>	<b>57471.25</b>	<b>68943.60</b>	<b>53633.85</b>	<b>56717.79</b>	
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>22948.65</b>	<b>29582.59</b>	<b>26775.62</b>	<b>26527.82</b>	<b>23915.28</b>	<b>27236.51</b>	<b>30941.99</b>	<b>25527.62</b>	<b>29854.03</b>	<b>33853.65</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>3519.93</b>	<b>3587.08</b>	<b>5240.27</b>	<b>1423.91</b>	<b>2745.82</b>	<b>2823.58</b>	<b>2905.28</b>	<b>1423.91</b>	<b>1423.91</b>	<b>1423.91</b>	
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>21061.84</b>	<b>21012.11</b>	<b>15004.24</b>	<b>18540.55</b>	<b>18540.55</b>	<b>19791.92</b>	<b>20562.63</b>	<b>18540.55</b>	<b>19715.64</b>	<b>19715.64</b>	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>5406.74</b>	<b>12077.56</b>	<b>17011.85</b>	<b>8411.18</b>	<b>8128.55</b>	<b>10270.17</b>	<b>13264.64</b>	<b>6411.18</b>	<b>18762.38</b>	<b>14761.92</b>	
<b>VII) Interest on loans</b>	-	-	-	-	473.64	264.00	264.02	-	-	-	
<b>VIII) Net surplus after interest</b>	<b>5406.74</b>	<b>12077.56</b>	<b>17011.85</b>	<b>8411.18</b>	<b>7646.91</b>	<b>10006.17</b>	<b>13080.82</b>	<b>6411.18</b>	<b>10762.30</b>	<b>14761.92</b>	
<b>IX) Capital employed</b>											
Business Assets	107853.00	119041.00	58646.50	59864.40	123902.00	135806.00	135651.00	59684.40	64444.50	70591.50	
Business Related Assets	-	-	4561.55	4656.12	-	-	-	4656.12	5012.35	5490.45	
Social Obligation Assets	-	-	1954.96	1995.48	-	-	-	1995.48	2148.15	2353.05	
<b>Total (VII):-</b>	<b>107853.00</b>	<b>119041.00</b>	<b>65166.08</b>	<b>66516.80</b>	<b>123902.00</b>	<b>135806.00</b>	<b>135651.08</b>	<b>66516.00</b>	<b>71605.88</b>	<b>78435.08</b>	
<b>X) Return on Capital Employed</b>											
Business Assets	18376.53	19357.26	8797.26	8979.66	16565.30	20370.90	20347.65	8979.66	9666.68	10586.73	
Business Related Assets	-	-	337.55	344.55	-	-	-	344.65	370.91	406.29	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>18376.53</b>	<b>19357.26</b>	<b>9134.83</b>	<b>9324.21</b>	<b>16665.30</b>	<b>20370.90</b>	<b>20347.65</b>	<b>9324.21</b>	<b>10037.59</b>	<b>10995.02</b>	
<b>XI) Net Surplus after Return</b>	<b>-12669.79</b>	<b>-7279.70</b>	<b>7877.02</b>	<b>-913.03</b>	<b>-10938.39</b>	<b>-10364.73</b>	<b>-7347.83</b>	<b>-913.03</b>	<b>724.71</b>	<b>3766.90</b>	
<b>XII) 60% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 08-07</b>		<b>2678.00</b>			0.00	0.00	0.00	0.00	1335.00	1335.00	
<b>XIII) Total Surplus earned by KOPT</b>								<b>-913.03</b>	<b>2059.71</b>	<b>5101.90</b>	
<b>XIV) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-20.18%</b>	<b>-10.53%</b>	<b>9.65%</b>	<b>-1.19%</b>	<b>-14.34%</b>	<b>-12.71%</b>	<b>-8.31%</b>	<b>-1.18%</b>	<b>2.48%</b>	<b>5.68%</b>	
<b>XV) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>		<b>-6.95%</b>		<b>-1.19%</b>		<b>-11.84%</b>		<b>-1.19%</b>	<b>4.08%</b>		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP



## Annex-I (b)

HALDIA DOCK COMPLEX										
Cost Statement for HDC as a whole										
Particulars	Actuals			Estimates	Estimates at existing level of tariff given by KOPT			Estimates at existing level of tariff moderated by TAMP		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>										
Cargo handling & Storage Charges	25641.86	26806.68	29798.77	23210.04	22550.78	25114.28	27883.34	23210.04	25984.43	28755.02
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	12852.39	14341.88	16172.57	15970.29	15592.91	16552.70	17702.90	15970.29	16957.12	18135.38
Railway Earnings	3920.87	3722.10	4389.72	4267.80	4267.80	4694.58	5184.04	4267.80	4694.58	5184.04
Estate Rentals	3854.81	4767.90	6759.93	5414.85	5414.85	5885.59	5969.88	5414.85	5885.58	5969.88
<b>Total (I):-</b>	<b>48369.93</b>	<b>49638.54</b>	<b>57120.99</b>	<b>48862.98</b>	<b>47826.34</b>	<b>52047.15</b>	<b>56720.16</b>	<b>48862.98</b>	<b>53321.72</b>	<b>58024.32</b>
<b>II) Operating Cost</b>										
Cargo handling & Storage Charges	3781.31	4032.77	5218.52	4132.51	4132.51	4828.23	4962.60	4132.51	4528.23	4962.60
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	9382.30	8089.38	14816.44	15430.81	15430.61	16935.59	18589.16	15430.61	16935.59	18589.16
Railways	1707.00	1643.67	1703.22	1649.58	1763.11	1922.85	2097.30	1649.58	1764.58	1884.22
Estate activity	1327.40	1403.77	1473.02	1577.16	1577.16	1732.56	1903.39	1577.16	1732.56	1903.39
<b>Subtotal:-</b>	<b>16198.01</b>	<b>15149.59</b>	<b>23611.19</b>	<b>22789.86</b>	<b>22903.39</b>	<b>25119.03</b>	<b>27552.45</b>	<b>22789.86</b>	<b>24960.96</b>	<b>27339.37</b>
Depreciation	1699.01	1727.38	1769.24	1820.00	1820.00	2053.00	2322.00	1820.00	2053.00	2322.00
Management & General Overheads	4852.17	5062.06	5183.33	5292.64	5292.64	5663.11	6059.54	5292.64	5663.11	6058.54
<b>Total (II):-</b>	<b>22749.19</b>	<b>21939.01</b>	<b>29663.76</b>	<b>29902.50</b>	<b>30018.03</b>	<b>32836.14</b>	<b>36643.99</b>	<b>29902.50</b>	<b>32677.07</b>	<b>36720.91</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>23620.74</b>	<b>27699.53</b>	<b>27157.24</b>	<b>18960.46</b>	<b>17810.31</b>	<b>16212.01</b>	<b>20786.17</b>	<b>18960.48</b>	<b>20644.65</b>	<b>22303.41</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>2277.24</b>	<b>2068.27</b>	<b>3206.00</b>	<b>494.21</b>	<b>1555.82</b>	<b>1633.80</b>	<b>1715.28</b>	<b>494.21</b>	<b>494.21</b>	<b>494.21</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>11157.53</b>	<b>9786.80</b>	<b>8130.80</b>	<b>10698.02</b>	<b>11785.57</b>	<b>12353.81</b>	<b>12971.54</b>	<b>10698.02</b>	<b>11288.56</b>	<b>11288.56</b>
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>14740.46</b>	<b>19981.11</b>	<b>22232.43</b>	<b>8756.67</b>	<b>7600.56</b>	<b>8491.80</b>	<b>9529.91</b>	<b>8756.67</b>	<b>9850.30</b>	<b>11609.06</b>
<b>VII) Interest on loans</b>	-	-	-	-	197.18	264.00	264.02	-	-	-
<b>VIII) Net Surplus after Interest</b>	<b>14740.46</b>	<b>19981.11</b>	<b>22232.43</b>	<b>8756.67</b>	<b>7403.38</b>	<b>8227.80</b>	<b>9265.89</b>	<b>8756.67</b>	<b>9850.30</b>	<b>11609.06</b>
<b>IX) Capital employed</b>										
Business Assets	52845.00	45448.00	41835.60	42190.20	29892.00	41146.00	40645.00	42190.20	46840.70	51921.90
Business Related Assets	-	-	3253.98	3291.46	-	-	-	3281.48	3627.61	4038.37
Social Obligation Assets	-	-	1394.52	1406.34	-	-	-	1406.34	1554.69	1730.73
<b>Total (VII):-</b>	<b>52845.00</b>	<b>45448.00</b>	<b>46484.00</b>	<b>46878.00</b>	<b>29892.00</b>	<b>41146.00</b>	<b>40645.00</b>	<b>46878.00</b>	<b>51623.00</b>	<b>57691.00</b>
<b>X) Return on Capital Employed</b>										
Business Assets	8004.00	7390.30	6275.34	8328.53	4474.60	6171.90	6096.75	8328.53	6996.11	7758.29
Business Related Assets	-	-	240.79	242.83	-	-	-	242.83	266.44	298.64
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00
<b>Total (X):-</b>	<b>8004.00</b>	<b>7390.30</b>	<b>6516.13</b>	<b>8571.36</b>	<b>4474.60</b>	<b>6171.90</b>	<b>6096.75</b>	<b>8571.36</b>	<b>7264.55</b>	<b>8057.12</b>
<b>XI) Net Surplus after Return</b>	<b>6736.46</b>	<b>12590.81</b>	<b>15716.31</b>	<b>2187.31</b>	<b>2928.88</b>	<b>2085.90</b>	<b>3169.14</b>	<b>2187.31</b>	<b>2585.75</b>	<b>3421.84</b>
<b>XII) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>1721.68</b>				<b>0.80</b>	<b>0.00</b>	<b>5.00</b>	<b>0.00</b>	<b>863.85</b>	<b>862.89</b>
<b>XIII) Total Surplus earned by KOPT</b>								<b>2187.31</b>	<b>3444.60</b>	<b>4284.62</b>
<b>XIV) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>12.37%</b>	<b>25.36%</b>	<b>27.61%</b>	<b>4.48%</b>	<b>8.12%</b>	<b>3.86%</b>	<b>5.89%</b>	<b>4.48%</b>	<b>6.46%</b>	<b>7.38%</b>
<b>XV) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>21.75%</b>			<b>4.48%</b>	<b>5.22%</b>			<b>4.48%</b>	<b>8.82%</b>	

Note: (a) Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-I (c)

KOLKATA DOCK SYSTEM											
Cost Statement for KDS as a whole											
(Rs. in Lakhs)											
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at existing level of tariff given by KOPT			Estimates at existing level of tariff moderated by TAMP			
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	
I) Operating Income											
Cargo handling & Storage Charges	10565.42	10744.84	11783.39	13532.59	13532.59	14928.85	18545.95	13532.58	14928.85	16545.95	
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	3008.35	2334.25	3192.29	2702.41	2650.93	2683.95	2758.38	2702.41	2735.72	2812.42	
Railway Earnings	638.99	980.11	870.58	1148.90	1148.90	1261.59	1387.75	1146.90	1261.59	1387.75	
Estate Rentals	3897.05	5527.94	7035.84	10223.54	10223.54	10640.00	11001.00	10223.54	10640.00	11001.00	
Total (I):-	17908.81	19487.14	22882.10	27685.44	27553.96	29514.39	31893.08	27685.44	29586.16	31747.12	
II) Operating Cost											
Cargo handling & Storage Charges	3558.09	3525.99	4732.22	5466.85	5466.85	5476.14	5467.80	5466.85	5476.14	5487.60	
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	5378.96	4681.02	6535.53	5407.28	5407.28	5385.86	5367.40	5407.28	5385.86	5387.40	
Railways	828.83	755.17	702.46	864.38	914.17	912.93	912.13	864.38	862.51	861.09	
Estate activity	913.37	970.40	1015.91	1023.77	1381.87	1403.77	1428.23	1023.77	985.41	936.88	
Subtotal:-	10475.25	9932.58	14986.15	12782.28	13170.17	13178.70	13183.56	12782.28	12709.92	12653.18	
Depreciation	948.77	794.76	898.09	803.31	803.31	821.74	840.56	803.31	821.74	840.56	
Management & General Overheads	7156.87	6956.73	7379.27	7475.51	7475.51	7487.45	7503.14	7475.51	7625.12	7503.14	
Total (II):-	18580.89	17684.07	23263.51	21041.10	21448.99	21487.89	21537.26	21041.10	21156.78	20996.88	
III) Operating Surplus (I - II)	-672.08	1803.07	-381.41	6564.34	6104.97	8026.50	10155.82	6564.34	8409.38	10750.24	
IV) Finance & Miscellaneous Income	1242.73	1518.82	2034.27	929.70	1190.00	1190.00	1190.00	929.70	929.70	929.70	
V) Finance & Miscellaneous Expenses	9904.31	9910.56	6873.44	7844.54	6774.98	7438.11	7611.09	7844.54	8427.08	8427.08	
VI) Net Surplus (III + IV - V)	-9333.66	-6588.87	-5220.58	-350.50	519.99	1778.39	3734.73	-350.50	912.00	3262.86	
VII) Interest on loans	-	-	-	-	276.48	-	-	-	-	-	
VIII) Net Surplus after Interest	-9333.66	-6588.87	-5220.58	-350.50	243.53	1778.39	3734.73	-350.50	912.00	3252.86	
IX) Capital employed											
Business Assets	55008.00	73593.00	16084.80	17874.20	94070.00	94660.00	95006.00	17674.20	17803.80	18668.80	
Business Related Assets	-	-	1251.04	1374.86	-	-	-	1374.66	1384.74	1452.08	
Social Obligation Assets	-	-	536.16	589.14	-	-	-	589.14	593.48	622.32	
Total (VII):-	65006.00	73593.00	17872.00	19638.00	94079.00	94660.00	95006.00	19638.00	19782.00	20744.00	
X) Return on Capital Employed											
Business Assets	9372.54	11966.96	2412.72	2651.13	14110.50	14199.08	14250.90	2651.13	2878.57	2800.44	
Business Related Assets	-	-	92.58	101.72	-	-	-	101.72	102.47	107.45	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00	
Total (VIII):-	9372.54	11966.96	2505.30	2752.85	14110.50	14199.00	14250.90	2752.85	2773.04	2907.89	
XI) Net Surplus after Return	-18706.20	-18555.53	-7725.86	-3103.35	-13886.97	-12426.81	-10516.17	-3103.35	-1861.04	344.87	
XII) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07	948.31				-	-	-	0.00	478.26	472.11	
XIII) Total Surplus earned by KOPT								-3103.35	-1384.85	817.08	
XIV) Net Surplus after Return as a % of Operating Income	-104.45%	-95.22%	-33.76%	-11.24%	-50.33%	-42.08%	-33.16%	-11.24%	-4.68%	2.57%	
XV) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income	-77.91%			-11.24%	-41.66%			-11.24%	-1.06%		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-I (d)

<b>KOLKATA PORT TRUST</b>						
<b>Cost Statement for Cargo handling &amp; Storage Activity</b>						
Particulars	Actuals			@	Estimates at existing level	
	2003-04	2004-05	2005-06	Estimates	2006-07	2008-08
<b>I) Operating Income</b>						
Cargo handling Wharfage	28458.21	28366.71	31427.43	24125.66	26781.19	29829.20
Wharf Toll	16.08	17.44	18.53	25.99	33.41	40.84
Loading/ Unloading & Restacking Charges	223.06	144.31	201.68	198.73	230.65	259.14
Demurrage on Cargo	2430.53	4280.49	3690.52	3249.11	3310.53	3487.59
Craneage	14.86	30.48	25.00	42.99	51.98	56.04
Containers	4359.88	3759.67	4492.77	7083.31	8007.14	8997.91
Stuffing/ Destuffing	124.62	68.20	106.89	98.93	111.78	125.49
Ship Breaking	59.45	12.59	40.06	25.00	25.00	25.00
Miscellaneous Charges	520.27	874.63	769.87	1233.65	1491.45	1608.08
50% of Royalty income from BOT operators	0.00	0.00	809.20	659.26	870.15	871.68
<b>Total (I):-</b>	<b>36206.98</b>	<b>37551.52</b>	<b>41582.16</b>	<b>36742.63</b>	<b>40913.28</b>	<b>45300.97</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	5450.01	5484.71	7306.25	5433.07	5665.89	5928.19
Stores	556.99	504.25	710.73	565.04	589.01	614.04
Fringe Benefits	380.63	434.60	543.06	416.99	449.48	484.92
General Expenses	949.77	1135.20	1388.70	3184.26	3299.99	3423.25
<b>Subtotal:-</b>	<b>7337.40</b>	<b>7558.76</b>	<b>9950.74</b>	<b>9599.36</b>	<b>10004.37</b>	<b>10450.40</b>
Depreciation	769.72	840.07	834.02	937.66	1158.37	1415.16
Management & General Overheads	4132.60	4344.45	4432.61	4464.99	4545.09	4632.24
<b>Total (II):-</b>	<b>12239.72</b>	<b>12743.28</b>	<b>15217.37</b>	<b>15002.01</b>	<b>15705.83</b>	<b>16497.80</b>
<b>III) Operating Surplus ( I - II )</b>	<b>23987.26</b>	<b>24808.24</b>	<b>26364.79</b>	<b>21740.62</b>	<b>25207.45</b>	<b>28803.17</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	1898.12	1552.40	2688.78	388.83	388.83	388.83
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	9814.20	10471.28	7549.48	8377.70	8960.24	8960.24
<b>VI) Net Surplus ( III + IV - V )</b>	<b>16051.18</b>	<b>15889.36</b>	<b>21504.09</b>	<b>13751.75</b>	<b>16636.04</b>	<b>20231.76</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	27912.00	22049.00	18718.18	22566.60	26659.60	32729.40
Business Related Assets	-	-	1455.86	1755.18	2089.08	2545.62
Social Obligation Assets	-	-	623.94	752.22	895.32	1090.98
<b>Total (VII):-</b>	<b>27912.00</b>	<b>22049.00</b>	<b>20797.98</b>	<b>25074.00</b>	<b>29644.00</b>	<b>36366.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	4755.79	3585.39	2807.73	3384.99	4028.94	4909.41
Business Related Assets	-	-	107.73	129.88	154.59	188.38
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>4755.79</b>	<b>3585.39</b>	<b>2915.46</b>	<b>3514.87</b>	<b>4183.53</b>	<b>5097.79</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>11295.39</b>	<b>12303.97</b>	<b>18588.63</b>	<b>10236.88</b>	<b>12452.51</b>	<b>15133.97</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>1332.63</b>				<b>658.95</b>	<b>673.68</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>13111.46</b>	<b>15807.65</b>
<b>VIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>31.20%</b>	<b>32.77%</b>	<b>44.70%</b>	<b>27.86%</b>	<b>32.05%</b>	<b>34.89%</b>
<b>IX) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>36.22%</b>			<b>27.86%</b>	<b>33.47%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-I (c)

KOLKATA PORT TRUST						
Cost statement for Port & Dock activity						
(Rs.in Lakhs)						
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at existing level	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Towage & Pilotage	8425.16	9323.46	10557.29	10102.20	10567.75	11266.16
Berth Hire & Mooring	2293.23	2232.80	2704.59	2640.12	3303.21	3460.34
Port Dues	3979.03	4324.96	4946.10	4973.92	4975.38	5331.61
Water supply to Shipping	251.22	204.82	274.78	268.48	324.40	343.27
Miscellaneous Charges	217.46	232.80	268.83	255.68	68.19	69.81
Central Govt. Contribution for River Dredging & Maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Dry Docking Charges	695.64	357.27	613.26	432.30	453.91	476.61
<b>Total (I):-</b>	<b>15861.74</b>	<b>16676.11</b>	<b>19364.86</b>	<b>18672.70</b>	<b>19692.84</b>	<b>20947.80</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	5130.74	4788.32	8413.51	4844.46	4901.37	4973.61
Stores	911.28	1109.76	1721.93	1049.45	1100.63	1154.13
Fringe Benefits	284.36	202.14	408.32	197.46	213.19	230.09
General Expenses	8432.88	6650.18	12608.21	14746.52	16106.26	17598.73
<b>Subtotal:-</b>	<b>14759.26</b>	<b>12750.40</b>	<b>23151.97</b>	<b>20837.89</b>	<b>22321.45</b>	<b>23956.56</b>
Depreciation	1572.04	1376.88	1518.22	1370.32	1383.98	1397.92
Management and General Overheads	6037.98	5744.36	6139.47	6401.34	6643.64	6902.31
<b>Total (II):-</b>	<b>22369.28</b>	<b>19871.64</b>	<b>30809.65</b>	<b>28609.55</b>	<b>30349.07</b>	<b>32256.79</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>-6507.54</b>	<b>-3195.53</b>	<b>-11444.79</b>	<b>-9936.85</b>	<b>-10656.23</b>	<b>-11308.99</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	780.72	731.65	1105.21	243.07	243.07	243.07
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	8574.73	7497.78	5848.88	7468.64	8061.18	8061.18
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>-14301.55</b>	<b>-8961.66</b>	<b>-16188.45</b>	<b>-17162.42</b>	<b>-18474.34</b>	<b>-19127.10</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	55331.00	71430.00	27050.09	30833.10	30450.60	30223.80
Business Related Assets	-	-	2103.89	2397.88	2368.38	2350.74
Social Obligation Assets	-	-	901.67	1028.02	1015.02	1007.46
<b>Total (VII):-</b>	<b>55331.00</b>	<b>71430.00</b>	<b>30055.64</b>	<b>34259.00</b>	<b>33834.00</b>	<b>33582.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	9427.57	11615.23	4057.51	4624.97	4567.59	4533.57
Business Related Assets	-	-	155.69	177.44	175.26	173.95
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>9427.57</b>	<b>11615.23</b>	<b>4213.20</b>	<b>4802.41</b>	<b>4742.85</b>	<b>4707.52</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-23729.12</b>	<b>-21576.89</b>	<b>-20401.65</b>	<b>-21964.83</b>	<b>-23217.19</b>	<b>-23834.62</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>628.69</b>				<b>317.17</b>	<b>311.52</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>-22900.02</b>	<b>-23523.11</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-149.60%</b>	<b>-129.39%</b>	<b>-105.35%</b>	<b>-117.63%</b>	<b>-116.29%</b>	<b>-112.29%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-128.11%</b>			<b>-117.63%</b>	<b>-114.29%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-I (f)

KOLKATA PORT TRUST						
Cost statement for Railway activity						
(Rs.in Lakhs)						
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at existing level	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Freight & Haulage Charges	1913.79	1903.01	2189.84	2221.60	2443.76	2688.14
Siding Charges	325.53	407.58	424.04	531.20	584.32	642.75
Terminal Charges	2156.62	2040.82	2410.51	2358.30	2594.13	2853.54
Demurrage Charges	139.12	214.32	201.64	265.80	292.38	321.62
Miscellaneous Charges	22.80	36.48	34.27	37.80	41.58	45.74
<b>Total (I):-</b>	<b>4557.86</b>	<b>4602.21</b>	<b>5280.30</b>	<b>5414.70</b>	<b>5956.17</b>	<b>6551.79</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	1212.14	1244.76	1249.38	1173.50	1227.83	1288.85
Stores	541.32	326.79	439.48	393.31	412.68	433.01
Fringe Benefits	94.97	123.99	111.44	122.92	132.41	142.76
General Expenses	487.40	703.30	605.41	824.23	854.17	880.69
<b>Subtotal:-</b>	<b>2335.83</b>	<b>2398.84</b>	<b>2405.70</b>	<b>2513.96</b>	<b>2627.09</b>	<b>2745.31</b>
Depreciation	204.81	204.24	211.42	211.69	228.50	242.33
Management & General Overheads	834.62	858.17	885.12	830.18	856.29	886.90
<b>Total (II):-</b>	<b>3375.26</b>	<b>3461.25</b>	<b>3502.23</b>	<b>3555.83</b>	<b>3711.88</b>	<b>3874.54</b>
<b>III) Operating Surplus ( I - II )</b>	<b>1182.60</b>	<b>1140.96</b>	<b>1758.07</b>	<b>1858.87</b>	<b>2244.29</b>	<b>2677.25</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>342.04</b>	<b>348.46</b>	<b>382.53</b>	<b>210.83</b>	<b>210.83</b>	<b>210.83</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>2029.17</b>	<b>2268.64</b>	<b>1617.58</b>	<b>2001.95</b>	<b>2001.95</b>	<b>2001.95</b>
<b>VI) Net Surplus ( III + IV - V )</b>	<b>-504.53</b>	<b>-779.22</b>	<b>523.01</b>	<b>67.75</b>	<b>453.17</b>	<b>886.13</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	13314.00	13126.00	8895.81	2884.50	3606.30	4141.80
Business Related Assets	-	-	691.89	224.35	280.49	322.14
Social Obligation Assets	-	-	296.53	96.15	120.21	138.06
<b>Total (VII):-</b>	<b>13314.00</b>	<b>13126.00</b>	<b>9884.23</b>	<b>3205.00</b>	<b>4007.00</b>	<b>4602.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	2268.51	2134.42	1334.37	432.68	540.95	621.27
Business Related Assets	-	-	51.20	16.60	20.76	23.84
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>2268.51</b>	<b>2134.42</b>	<b>1385.57</b>	<b>449.28</b>	<b>561.70</b>	<b>645.11</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-2773.04</b>	<b>-2913.64</b>	<b>-862.56</b>	<b>-381.53</b>	<b>-108.53</b>	<b>241.02</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>193.36</b>				<b>95.93</b>	<b>97.43</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>-12.60</b>	<b>338.45</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-1993.27%</b>	<b>-1359.48%</b>	<b>-427.78%</b>	<b>-7.05%</b>	<b>-0.21%</b>	<b>5.17%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-1260.18%</b>			<b>-7.05%</b>	<b>2.48%</b>	

Annex-I (g)

<b>KOLKATA PORT TRUST</b>							
<b>Cost statement for Estate activity</b>							
(Rs.in Lakhs)							
Particulars	Actuals			@	Estimates at existing level		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	
<b>I) Operating Income</b>							
Rent from Land	5163.56	7467.06	9558.73	12514.94	13067.74	13560.63	
Rent from Building, Sheds and Godown	1350.15	1517.24	2246.35	1886.59	1958.04	2045.44	
Miscellaneous	1138.15	1311.54	1990.69	1236.86	1299.82	1364.81	
<b>Total (I):-</b>	<b>7651.86</b>	<b>10295.84</b>	<b>13795.77</b>	<b>15638.39</b>	<b>16325.59</b>	<b>16970.88</b>	
<b>II) Operating Cost</b>							
Salaries & Wages	332.57	349.18	363.16	348.66	365.76	384.93	
Stores	35.58	37.01	38.64	48.00	50.36	52.84	
Fringe Benefits	34.96	42.98	41.77	43.00	46.16	49.59	
General Expenses	1837.66	1945.00	2045.36	2161.27	2255.69	2352.92	
<b>Subtotal:-</b>	<b>2240.77</b>	<b>2374.17</b>	<b>2488.93</b>	<b>2600.93</b>	<b>2717.97</b>	<b>2840.28</b>	
Depreciation	101.21	100.93	103.68	103.64	105.89	107.15	
Management & General Overheads	1003.84	1071.81	1105.41	1071.64	1105.54	1141.23	
<b>Total (II):-</b>	<b>3345.82</b>	<b>3546.91</b>	<b>3898.02</b>	<b>3776.21</b>	<b>3929.40</b>	<b>4088.66</b>	
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>4306.04</b>	<b>6748.93</b>	<b>10097.75</b>	<b>11862.18</b>	<b>12396.19</b>	<b>12882.22</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	499.05	954.58	1063.75	581.18	581.18	581.18	
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	643.74	774.41	534.50	692.27	692.27	692.27	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>4161.35</b>	<b>6929.10</b>	<b>10627.00</b>	<b>11751.09</b>	<b>12285.10</b>	<b>12771.13</b>	
<b>VII) Capital Employed</b>							
Business Assets	11296.00	12436.00	3256.33	3580.20	3528.90	3496.50	
Business Related Assets	-	-	253.28	278.46	274.47	271.95	
Social Obligation Assets	-	-	108.54	119.34	117.63	116.55	
<b>Total (VII):-</b>	<b>11296.00</b>	<b>12436.00</b>	<b>3618.15</b>	<b>3978.00</b>	<b>3921.00</b>	<b>3885.00</b>	
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>							
Business Assets	1924.67	2022.22	488.45	537.03	529.34	524.48	
Business Related Assets	-	-	18.74	20.61	20.31	20.12	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>1924.67</b>	<b>2022.22</b>	<b>507.19</b>	<b>557.64</b>	<b>549.65</b>	<b>544.60</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>2236.68</b>	<b>4906.88</b>	<b>10119.81</b>	<b>11193.45</b>	<b>11735.46</b>	<b>12226.53</b>	
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>515.32</b>				<b>262.94</b>	<b>252.38</b>	
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>11998.40</b>	<b>12478.91</b>	
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>29.23%</b>	<b>47.66%</b>	<b>73.35%</b>	<b>71.58%</b>	<b>73.49%</b>	<b>73.53%</b>	
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>50.08%</b>			<b>71.58%</b>	<b>73.51%</b>		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-I (h)

HALDIA DOCK COMPLEX						
Cost Statement for Cargo handling & Storage Activity						
(Rs.in Lakhs)						
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at existing level	
	2003-04	2004-05	2005-08	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Cargo handling & Storage	24889.78	24482.38	27307.65	21100.78	23879.28	26733.34
Demurrage on Cargo	752.08	2324.30	1681.92	1450.00	1235.00	1150.00
50% of Royalty income from BOT operators	0.00	0.00	809.20	659.26	870.15	871.68
<b>Total (I):-</b>	<b>25641.86</b>	<b>26806.68</b>	<b>29798.77</b>	<b>23210.04</b>	<b>25984.43</b>	<b>28755.02</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	2750.00	2761.53	3684.36	2845.67	3130.24	3443.25
Stores	390.77	328.37	482.11	350.84	368.38	386.79
Fringe Benefits	198.90	280.77	318.91	285.27	313.82	345.19
General Expenses	441.64	662.10	733.14	650.73	715.79	787.37
<b>Subtotal:-</b>	<b>3781.31</b>	<b>4032.77</b>	<b>5218.52</b>	<b>4132.51</b>	<b>4528.23</b>	<b>4962.60</b>
Depreciation	588.80	635.07	632.56	752.00	967.00	1222.00
Management & General Overheads	1165.40	1289.94	1282.89	954.97	1020.89	1092.35
<b>Total (II):-</b>	<b>5535.51</b>	<b>5957.78</b>	<b>7133.97</b>	<b>5839.48</b>	<b>6516.12</b>	<b>7276.95</b>
<b>III) Operating Surplus ( I - II )</b>	<b>20106.35</b>	<b>20848.90</b>	<b>22664.80</b>	<b>17370.56</b>	<b>19468.31</b>	<b>21478.07</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	1174.90	1043.70	1756.18	123.77	123.77	123.77
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	5828.81	5997.73	4615.27	4845.54	5141.81	5141.81
<b>VI) Net Surplus ( III + IV - V )</b>	<b>15452.44</b>	<b>15894.87</b>	<b>19605.71</b>	<b>12648.79</b>	<b>14450.27</b>	<b>16460.03</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	22173.00	14911.00	15964.46	18908.10	23503.50	29127.60
Business Related Assets	-	-	1241.68	1470.63	1828.05	2265.48
Social Obligation Assets	-	-	532.15	630.27	783.45	970.92
<b>Total (VII):-</b>	<b>22173.00</b>	<b>14911.00</b>	<b>17738.29</b>	<b>21009.00</b>	<b>26115.00</b>	<b>32364.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	3777.95	2424.68	2394.67	2836.22	3525.53	4369.14
Business Related Assets	-	-	91.88	108.83	135.28	167.65
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>3777.95</b>	<b>2424.68</b>	<b>2486.55</b>	<b>2945.04</b>	<b>3660.80</b>	<b>4638.79</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>11674.49</b>	<b>13470.19</b>	<b>17319.16</b>	<b>9703.75</b>	<b>10789.47</b>	<b>11923.24</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>846.13</b>				<b>418.51</b>	<b>427.62</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>11207.98</b>	<b>12350.86</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>45.53%</b>	<b>50.25%</b>	<b>58.12%</b>	<b>41.81%</b>	<b>43.13%</b>	<b>42.95%</b>
<b>XIII) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>51.30%</b>			<b>41.81%</b>	<b>43.04%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP



HALDIA DOCK COMPLEX						
Cost statement for Port & Dock activity						
Particulars	(Rs. in Lakhs)					
	Actuals			@ Estimates	Estimates at existing level	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Towage & Pilotage	7177.96	8299.32	9195.48	8947.68	9406.25	10076.66
Berth Hire & Mooring	1859.20	1851.61	2213.73	2210.41	2870.89	3017.61
Port Dues	3436.09	3843.70	4329.04	4431.40	4429.60	4771.65
Water supply to Shipping	228.90	176.08	243.29	192.92	250.38	269.46
Miscellaneous Charges	150.24	171.15	191.02	187.88	0.00	0.00
Central Govt. Contribution for River Dredging & Maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Dry Docking Charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (I):-</b>	<b>12852.39</b>	<b>14341.86</b>	<b>16172.57</b>	<b>15970.29</b>	<b>16957.12</b>	<b>18135.38</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	1163.56	1194.74	1988.38	1374.06	1511.48	1662.62
Stores	620.68	659.12	1080.42	761.72	799.80	839.80
Fringe Benefits	75.90	91.77	142.23	103.39	113.73	125.10
General Expenses	7522.16	6123.75	11405.40	13191.44	14510.58	15961.64
<b>Subtotal:-</b>	<b>9382.30</b>	<b>8069.38</b>	<b>14616.44</b>	<b>15430.61</b>	<b>16935.59</b>	<b>18589.16</b>
Depreciation	855.15	837.25	874.02	806.00	806.00	806.00
Management and General Overheads	2835.11	2842.59	2949.26	3565.78	3818.15	4085.43
<b>Total (II):-</b>	<b>13072.56</b>	<b>11749.22</b>	<b>18439.72</b>	<b>19802.39</b>	<b>21559.74</b>	<b>23480.59</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>-220.17</b>	<b>2592.64</b>	<b>-2267.15</b>	<b>-3832.10</b>	<b>-4602.62</b>	<b>-5345.21</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>632.26</b>	<b>461.90</b>	<b>803.05</b>	<b>60.30</b>	<b>60.30</b>	<b>60.30</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>3495.55</b>	<b>3100.16</b>	<b>2561.46</b>	<b>3909.26</b>	<b>4205.53</b>	<b>4205.53</b>
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>-3083.46</b>	<b>-45.62</b>	<b>-1596.28</b>	<b>-7681.06</b>	<b>-8747.85</b>	<b>-9490.44</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	13728.00	15607.00	15880.80	17932.50	17113.50	16292.70
Business Related Assets	-	-	1235.17	1394.50	1331.05	1267.21
Social Obligation Assets	-	-	529.36	598.00	570.45	543.09
<b>Total (VII):-</b>	<b>13728.00</b>	<b>15607.00</b>	<b>17645.33</b>	<b>19925.00</b>	<b>19015.00</b>	<b>18103.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	2339.05	2537.85	2382.12	2689.88	2567.03	2443.91
Business Related Assets	-	-	91.40	103.19	98.50	93.77
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>2339.05</b>	<b>2537.85</b>	<b>2473.52</b>	<b>2793.07</b>	<b>2665.52</b>	<b>2537.68</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-5422.51</b>	<b>-2583.47</b>	<b>-4069.80</b>	<b>-10474.13</b>	<b>-11413.37</b>	<b>-12028.12</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>542.81</b>				<b>273.11</b>	<b>269.69</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>-11140.26</b>	<b>-11758.43</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-42.19%</b>	<b>-18.01%</b>	<b>-25.16%</b>	<b>-65.59%</b>	<b>-65.70%</b>	<b>-64.84%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-28.46%</b>			<b>-65.59%</b>	<b>-65.27%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP



<b>HALDIA DOCK COMPLEX</b>						
<b>Cost statement for Railway activity</b>						
<b>(Rs.in Lakhs)</b>						
<b>Particulars</b>	<b>Actuals</b>			<b>@ Estimates</b>	<b>Estimates at existing level</b>	
	<b>2003-04</b>	<b>2004-05</b>	<b>2005-06</b>	<b>2006-07</b>	<b>2007-08</b>	<b>2008-09</b>
<b>I) Operating Income</b>						
Freight & Haulage Charges	1827.19	1752.12	2056.04	2025.00	2227.50	2450.25
Siding Charges	0.00	0.00	0.00			
Terminal Charges	2017.32	1857.93	2224.86	2120.00	2332.00	2565.20
Demurrage Charges	53.56	75.57	74.54	85.00	93.50	102.85
Miscellaneous Charges	22.80	36.48	34.27	37.80	41.58	45.74
<b>Total (I):-</b>	<b>3920.87</b>	<b>3722.10</b>	<b>4389.72</b>	<b>4267.80</b>	<b>4694.58</b>	<b>5164.04</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	729.89	696.60	725.05	648.28	713.11	784.42
Stores	534.17	320.65	432.63	335.47	352.24	369.86
Fringe Benefits	55.20	75.78	66.80	82.87	91.16	100.27
General Expenses	387.74	550.64	478.73	582.96	608.07	629.67
<b>Subtotal:-</b>	<b>1707.00</b>	<b>1643.67</b>	<b>1703.22</b>	<b>1649.58</b>	<b>1764.58</b>	<b>1884.22</b>
Depreciation	165.93	165.91	171.36	171.00	187.00	200.00
Management & General Overheads	479.10	501.02	512.41	407.43	433.46	463.81
	<b>2352.03</b>	<b>2310.60</b>	<b>2386.99</b>	<b>2228.01</b>	<b>2385.04</b>	<b>2548.03</b>
<b>III) Operating Surplus ( I - II )</b>	<b>1568.84</b>	<b>1411.50</b>	<b>2002.73</b>	<b>2039.79</b>	<b>2309.54</b>	<b>2616.01</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>148.50</b>	<b>246.68</b>	<b>295.72</b>	<b>133.99</b>	<b>133.99</b>	<b>133.99</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>1424.74</b>	<b>1486.52</b>	<b>1136.63</b>	<b>1435.87</b>	<b>1435.87</b>	<b>1435.87</b>
<b>VI) Net Surplus ( III + IV - V )</b>	<b>292.60</b>	<b>171.66</b>	<b>1161.83</b>	<b>737.91</b>	<b>1007.66</b>	<b>1314.13</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	10500.00	9471.00	6965.63	2008.80	2731.50	3259.80
Business Related Assets	-	-	541.77	156.24	212.45	253.54
Social Obligation Assets	-	-	232.19	66.96	91.05	108.66
<b>Total (VII):-</b>	<b>10500.00</b>	<b>9471.00</b>	<b>7739.59</b>	<b>2232.00</b>	<b>3035.00</b>	<b>3622.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	1789.04	1540.08	1044.84	301.32	409.73	488.97
Business Related Assets	-	-	40.09	11.56	15.72	18.76
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>1789.04</b>	<b>1640.08</b>	<b>1084.94</b>	<b>312.88</b>	<b>425.45</b>	<b>507.73</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-1496.44</b>	<b>-1368.42</b>	<b>76.89</b>	<b>426.03</b>	<b>582.21</b>	<b>806.40</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>152.41</b>				<b>75.61</b>	<b>76.79</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>667.83</b>	<b>883.19</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-38.17%</b>	<b>-36.76%</b>	<b>1.75%</b>	<b>9.96%</b>	<b>14.01%</b>	<b>17.10%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-24.39%</b>			<b>9.96%</b>	<b>15.56%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-I (k)

HALDIA DOCK COMPLEX							
Cost statement for Estate activity							
(Rs.in Lakhs)							
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at existing level		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	
<b>I) Operating Income</b>							
Rent from Land	3171.00	3725.00	5281.30	4340.70	4557.74	4785.63	
Rent from Building, Sheds and Godown	36.61	39.54	56.06	45.75	48.04	50.44	
Miscellaneous	747.20	1003.36	1422.56	1028.40	1079.82	1133.81	
<b>Total (I):-</b>	<b>3954.81</b>	<b>4767.90</b>	<b>6759.93</b>	<b>5414.85</b>	<b>5685.59</b>	<b>5969.88</b>	
<b>II) Operating Cost</b>							
Salaries & Wages	192.83	195.23	204.86	200.63	220.69	242.76	
Stores	34.86	35.88	37.65	46.27	48.58	51.01	
Fringe Benefits	22.09	23.04	24.18	26.55	29.21	32.13	
General Expenses	1077.62	1149.62	1206.33	1303.71	1434.08	1577.49	
<b>Subtotal:-</b>	<b>1327.40</b>	<b>1403.77</b>	<b>1473.02</b>	<b>1577.16</b>	<b>1732.56</b>	<b>1903.39</b>	
Depreciation	89.13	89.13	91.29	91.00	93.00	94.00	
Management & General Overheads	372.56	428.51	438.78	364.46	390.61	417.95	
<b>Total (II):-</b>	<b>1789.09</b>	<b>1921.41</b>	<b>2003.08</b>	<b>2032.62</b>	<b>2216.17</b>	<b>2415.34</b>	
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>2165.72</b>	<b>2846.49</b>	<b>4756.85</b>	<b>3382.23</b>	<b>3469.42</b>	<b>3554.54</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	150.78	315.99	351.04	176.15	176.15	176.15	
<b>vi) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	408.43	517.14	363.64	505.35	505.35	505.35	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>1908.07</b>	<b>2645.34</b>	<b>4744.25</b>	<b>3053.03</b>	<b>3140.22</b>	<b>3225.34</b>	
<b>VII) Capital Employed</b>							
Business Assets	6444.00	5459.00	3024.71	3340.80	3292.20	3241.80	
Business Related Assets	-	-	235.26	259.84	256.06	252.14	
Social Obligation Assets	-	-	100.82	111.36	109.74	108.06	
<b>Total (VII):-</b>	<b>6444.00</b>	<b>5459.00</b>	<b>3360.79</b>	<b>3712.00</b>	<b>3658.00</b>	<b>3602.00</b>	
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>							
Business Assets	1097.96	887.69	453.71	501.12	493.83	486.27	
Business Related Assets	-	-	17.41	19.23	18.95	18.66	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>1097.96</b>	<b>887.69</b>	<b>471.12</b>	<b>520.35</b>	<b>512.78</b>	<b>504.93</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>810.11</b>	<b>1757.65</b>	<b>4273.14</b>	<b>2532.68</b>	<b>2627.44</b>	<b>2720.41</b>	
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>180.35</b>				<b>91.57</b>	<b>88.78</b>	
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>2719.02</b>	<b>2809.19</b>	
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>20.48%</b>	<b>36.86%</b>	<b>63.21%</b>	<b>46.77%</b>	<b>47.82%</b>	<b>47.06%</b>	
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>40.19%</b>			<b>46.77%</b>	<b>47.44%</b>		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-I (I)

KOLKATA DOCK SYSTEM						
Cost Statement for Cargo handling & Storage Activity						
(Rs.in Lakhs)						
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at the existing level	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Cargo handling Wharfage	3568.43	3884.33	4119.78	3024.88	2901.91	3095.86
Wharf Toll	16.08	17.44	18.53	25.99	33.41	40.84
Loading/ Unloading/ Restacking Charges	223.08	141.31	201.88	196.73	230.65	259.14
Demurrage on Cargo	1678.45	1956.19	2008.60	1799.11	2075.53	2337.59
Cranage	14.86	30.48	25.00	42.99	51.98	56.04
Containers	4359.88	3759.67	4492.77	7083.31	8007.14	8997.91
Stuffing/ Destuffing	124.62	68.20	106.89	98.93	111.78	125.49
Ship Breaking	59.45	12.59	40.06	25.00	25.00	25.00
Miscellaneous Charges	520.57	874.63	769.87	1233.65	1491.45	1608.08
<b>Total (I):-</b>	<b>10565.42</b>	<b>10744.84</b>	<b>11783.39</b>	<b>13532.59</b>	<b>14928.85</b>	<b>16545.95</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	2700.01	2723.18	3623.89	2587.40	2535.65	2484.94
Stores	166.22	175.88	228.62	214.20	220.63	227.25
Fringe Benefits	181.73	153.83	224.14	131.72	135.66	139.73
General Expenses	508.13	473.10	655.57	2533.53	2584.20	2635.88
<b>Subtotal:-</b>	<b>3556.09</b>	<b>3525.99</b>	<b>4732.22</b>	<b>5466.85</b>	<b>5476.14</b>	<b>5487.80</b>
Depreciation	180.92	205.00	201.45	185.66	189.37	193.16
Management & General Overheads	2967.20	3054.51	3149.72	3510.02	3524.20	3539.89
<b>Total (II):-</b>	<b>6704.21</b>	<b>6785.50</b>	<b>8083.40</b>	<b>9162.53</b>	<b>9189.71</b>	<b>9220.85</b>
<b>III) Operating Surplus ( I - II )</b>	<b>3861.21</b>	<b>3959.34</b>	<b>3699.99</b>	<b>4370.06</b>	<b>5739.14</b>	<b>7325.10</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	723.22	508.70	932.60	265.06	265.06	265.06
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	3985.39	4473.55	2934.21	3532.16	3818.43	3818.43
<b>VI) Net Surplus ( III + IV - V )</b>	<b>599.04</b>	<b>-5.51</b>	<b>1698.38</b>	<b>1102.96</b>	<b>2185.77</b>	<b>3771.73</b>
<b>VII) Capital employed</b>						
Business Assets	5739.00	7138.00	2753.72	3658.50	3356.10	3601.80
Business Related Assets	-	-	214.18	284.55	261.03	280.14
Social Obligation Assets	-	-	91.79	121.95	111.87	120.06
<b>Total (VII):-</b>	<b>5739.00</b>	<b>7138.00</b>	<b>3059.69</b>	<b>4065.00</b>	<b>3729.00</b>	<b>4002.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	977.84	1160.71	413.06	548.78	503.42	540.27
Business Related Assets	-	-	15.85	21.06	19.32	20.73
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>977.84</b>	<b>1160.71</b>	<b>428.91</b>	<b>569.83</b>	<b>522.73</b>	<b>561.00</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-378.80</b>	<b>-1166.22</b>	<b>1269.47</b>	<b>533.13</b>	<b>1663.04</b>	<b>3210.73</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>486.50</b>				<b>240.45</b>	<b>246.06</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>1903.48</b>	<b>3456.79</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-3.59%</b>	<b>-10.85%</b>	<b>10.77%</b>	<b>3.94%</b>	<b>12.75%</b>	<b>20.89%</b>
<b>XIII) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-1.22%</b>			<b>3.94%</b>	<b>16.82%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-I (m)

<b>KOLKATA DOCK SYSTEM</b>						
<b>Cost statement for Port &amp; Dock activity</b>						
<b>(Rs.in Lakhs)</b>						
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at existing level	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Towage & Pilotage	1247.20	1024.14	1361.81	1154.52	1161.50	1169.50
Berth Hire & Mooring	434.03	381.19	490.86	429.71	432.32	442.73
Port Dues	542.94	481.26	617.06	542.52	545.78	559.96
Water supply to Shipping	22.32	28.74	31.49	75.56	74.02	73.81
Miscellaneous Charges	67.22	61.65	77.81	67.80	68.19	69.81
Central Govt. Contribution for River Dredging & Maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Dry Docking Charges	695.64	357.27	813.26	432.30	453.91	476.61
<b>Total (I):-</b>	<b>3009.35</b>	<b>2334.25</b>	<b>3192.29</b>	<b>2702.41</b>	<b>2735.72</b>	<b>2812.42</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	3967.18	3593.58	6425.13	3470.40	3389.89	3310.99
Stores	290.60	450.64	641.51	287.73	300.83	314.33
Fringe Benefits	208.46	110.37	266.08	94.07	99.46	104.99
General Expenses	910.72	526.43	1202.81	1555.08	1595.68	1637.09
<b>Subtotal:-</b>	<b>5376.96</b>	<b>4681.02</b>	<b>8535.53</b>	<b>5407.28</b>	<b>5385.86</b>	<b>5367.40</b>
Depreciation	716.89	539.63	644.19	564.32	577.98	591.92
Management and General Overheads	3202.87	2901.77	3190.21	2835.56	2963.16	2816.88
<b>Total (II):-</b>	<b>9296.72</b>	<b>8122.42</b>	<b>12369.93</b>	<b>8807.16</b>	<b>8927.00</b>	<b>8776.20</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>-6287.37</b>	<b>-5788.17</b>	<b>-9177.64</b>	<b>-6104.75</b>	<b>-6191.28</b>	<b>-5963.78</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>148.46</b>	<b>269.75</b>	<b>302.16</b>	<b>182.77</b>	<b>182.77</b>	<b>182.77</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>5079.18</b>	<b>4397.62</b>	<b>3287.42</b>	<b>3559.38</b>	<b>3855.65</b>	<b>3855.65</b>
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>-11218.09</b>	<b>-9916.04</b>	<b>-12162.90</b>	<b>-9481.36</b>	<b>-9864.16</b>	<b>-9636.66</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	41603.00	55823.00	11169.29	12900.60	13337.10	13931.10
Business Related Assets	-	-	868.72	1003.38	1037.33	1083.53
Social Obligation Assets	-	-	372.31	430.02	444.57	464.37
<b>Total (VII):-</b>	<b>41603.00</b>	<b>55823.00</b>	<b>12410.32</b>	<b>14334.00</b>	<b>14819.00</b>	<b>15479.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	7088.53	9077.38	1675.39	1935.09	2000.57	2089.67
Business Related Assets	-	-	64.29	74.25	76.76	80.18
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>7088.53</b>	<b>9077.38</b>	<b>1739.68</b>	<b>2009.34</b>	<b>2077.33</b>	<b>2169.85</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-18306.62</b>	<b>-18993.42</b>	<b>-13902.57</b>	<b>-11490.70</b>	<b>-11941.49</b>	<b>-11806.51</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>85.89</b>				<b>44.06</b>	<b>41.82</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>-11897.43</b>	<b>-11764.68</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-608.32%</b>	<b>-813.68%</b>	<b>-435.50%</b>	<b>-425.20%</b>	<b>-434.89%</b>	<b>-418.31%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-619.17%</b>			<b>-425.20%</b>	<b>-426.60%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-I (n)

<b>KOLKATA DOCK SYSTEM</b>						
<b>Cost statement for Railway activity</b>						
<b>(Rs.in Lakhs)</b>						
<b>Particulars</b>	<b>Actuals</b>			<b>@</b>	<b>Estimates at existing level</b>	
	<b>2003-04</b>	<b>2004-05</b>	<b>2005-06</b>	<b>Estimates</b> <b>2006-07</b>	<b>2007-08</b>	<b>2008-09</b>
<b>I) Operating Income</b>						
Freight & Haulage Charges	86.60	150.89	133.81	196.60	216.26	237.89
Siding Charges	325.53	407.58	424.04	531.20	584.32	642.75
Terminal Charges	139.30	182.89	185.65	238.30	262.13	288.34
Demurrage Charges	85.56	138.75	127.09	180.80	198.88	218.77
Miscellaneous Charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (I):-</b>	<b>636.99</b>	<b>880.11</b>	<b>870.58</b>	<b>1146.90</b>	<b>1261.59</b>	<b>1387.75</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	482.25	548.16	524.33	525.22	514.72	504.43
Stores	7.15	6.14	6.85	57.84	60.44	63.15
Fringe Benefits	39.77	48.21	44.64	40.05	41.25	42.49
General Expenses	99.66	152.66	126.67	241.27	246.10	251.02
<b>Subtotal:-</b>	<b>628.83</b>	<b>755.17</b>	<b>702.48</b>	<b>884.38</b>	<b>862.51</b>	<b>861.09</b>
Depreciation	38.88	38.33	40.06	40.69	41.50	42.33
Management & General Overheads	355.52	357.15	372.71	422.75	422.83	423.09
<b>Total (II):-</b>	<b>1023.23</b>	<b>1150.65</b>	<b>1115.25</b>	<b>1327.82</b>	<b>1326.84</b>	<b>1326.51</b>
<b>III) Operating surplus (I - II)</b>	<b>-386.24</b>	<b>-270.54</b>	<b>-244.67</b>	<b>-180.92</b>	<b>-65.25</b>	<b>61.24</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	22.78	101.78	86.81	76.84	76.84	76.84
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	604.43	782.12	480.95	566.08	566.08	566.08
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>-967.89</b>	<b>-950.88</b>	<b>-638.81</b>	<b>-670.16</b>	<b>-554.49</b>	<b>-428.00</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	2814.00	3655.00	1930.18	875.70	874.80	882.00
Business Related Assets	-	-	150.12	68.11	68.04	68.60
Social Obligation Assets	-	-	64.34	29.19	29.16	29.40
<b>Total (VII):-</b>	<b>2814.00</b>	<b>3655.00</b>	<b>2144.64</b>	<b>973.00</b>	<b>972.00</b>	<b>980.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	479.46	594.34	289.53	131.36	131.22	132.30
Business Related Assets	-	-	11.11	5.04	5.03	5.08
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>479.46</b>	<b>594.34</b>	<b>300.64</b>	<b>136.40</b>	<b>136.25</b>	<b>137.38</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-1447.35</b>	<b>-1545.22</b>	<b>-939.45</b>	<b>-806.56</b>	<b>-690.74</b>	<b>-565.38</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>40.96</b>				<b>20.32</b>	<b>20.64</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>				<b>-806.56</b>	<b>-670.43</b>	<b>-544.74</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-227.22%</b>	<b>-175.57%</b>	<b>-107.91%</b>	<b>-70.32%</b>	<b>-53.14%</b>	<b>-39.25%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-170.23%</b>			<b>-70.32%</b>	<b>-46.20%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-I (a)

<b>KOLKATA DOCK SYSTEM</b>							
<b>Cost statement for Estate activity</b>							
<b>(Rs. in Lakhs)</b>							
<b>Particulars</b>	<b>Actuals</b>			<b>@</b>	<b>Estimates at existing level</b>		
	<b>2003-04</b>	<b>2004-05</b>	<b>2005-06</b>	<b>Estimates</b>	<b>2007-08</b>	<b>2008-09</b>	
<b>I) Operating Income</b>							
Rent from Land	1992.56	3742.06	4277.42	8174.24	8510.00	8775.00	
Rent from Building, Sheds and Godown	1313.54	1477.70	2190.29	1840.84	1910.00	1995.00	
Miscellaneous	390.95	308.18	566.13	208.46	220.00	231.00	
<b>Total (I):-</b>	<b>3697.05</b>	<b>5527.94</b>	<b>7035.84</b>	<b>10223.54</b>	<b>10640.00</b>	<b>11001.00</b>	
<b>II) Operating Cost</b>							
Salaries & Wages	139.74	153.95	158.30	148.03	145.07	142.17	
Stores	0.72	1.13	0.99	1.73	1.78	1.83	
Fringe Benefits	12.87	19.94	17.60	16.45	16.95	17.46	
General Expenses	760.04	795.38	839.03	857.56	821.61	775.43	
<b>Subtotal:-</b>	<b>913.37</b>	<b>970.40</b>	<b>1015.91</b>	<b>1023.77</b>	<b>985.41</b>	<b>936.89</b>	
Depreciation	12.08	11.80	12.38	12.64	12.89	13.15	
Management & General Overheads	631.28	643.30	666.64	707.18	714.93	723.28	
<b>Total (II):-</b>	<b>1556.73</b>	<b>1625.50</b>	<b>1694.93</b>	<b>1743.59</b>	<b>1713.23</b>	<b>1673.32</b>	
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>2140.32</b>	<b>3902.44</b>	<b>5340.91</b>	<b>8479.95</b>	<b>8926.77</b>	<b>9327.66</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	348.27	638.59	712.70	405.03	405.03	405.03	
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	235.31	257.27	170.87	186.92	186.92	186.92	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>2253.26</b>	<b>4283.76</b>	<b>5882.75</b>	<b>8698.06</b>	<b>9144.88</b>	<b>9545.79</b>	
<b>VII) Capital Employed</b>							
Business Assets	4852.00	6977.00	231.62	239.40	236.70	254.70	
Business Related Assets	-	-	18.02	18.62	18.14	19.81	
Social Obligation Assets	-	-	7.72	7.96	7.89	8.49	
<b>Total (VII):-</b>	<b>4852.00</b>	<b>6977.00</b>	<b>257.36</b>	<b>266.00</b>	<b>262.00</b>	<b>283.00</b>	
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>							
Business Assets	826.71	1134.53	34.74	35.91	35.51	38.21	
Business Related Assets	-	-	1.33	1.38	1.34	1.47	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>826.71</b>	<b>1134.53</b>	<b>36.08</b>	<b>37.29</b>	<b>36.85</b>	<b>39.67</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>1426.57</b>	<b>3149.23</b>	<b>5846.67</b>	<b>8660.77</b>	<b>9108.03</b>	<b>9506.12</b>	
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>334.97</b>				<b>171.37</b>	<b>163.60</b>	
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>9279.40</b>	<b>9669.72</b>	
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>38.59%</b>	<b>56.97%</b>	<b>83.10%</b>	<b>84.71%</b>	<b>87.21%</b>	<b>87.90%</b>	
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>59.55%</b>			<b>84.71%</b>	<b>87.56%</b>		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (a)

KOLKATA PORT TRUST										
Cost Statement for the Port as a whole										
(Rs. in lakhs)										
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level of tariff given by KOPT			Estimates at proposed level of tariff moderated by TAMP		
	2003-04	2004-06	2005-06		2006-07	2007-08	2008-08	2009-07	2007-08	2008-09
I) Operating Income										
Cargo handling & Storage Charges	36207.27	37551.52	41562.16	38742.63	37138.90	41476.58	48228.21	38455.42	42348.73	47100.86
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	15661.74	18876.11	16364.88	16675.70	18232.89	20080.46	21397.36	18672.70	20427.12	21756.85
Railway Earnings	4557.86	4602.21	5260.30	5414.70	5414.70	5856.17	6551.78	5414.70	5656.17	6551.79
Estate Rentals	7651.86	10295.84	13785.77	15638.36	15638.38	16325.56	16870.68	15638.38	16325.59	16670.68
Total (I):-	64278.73	66126.68	60083.89	78471.42	77422.68	83848.82	91149.24	78181.21	86866.61	92363.41
II) Operating Cost										
Cargo handling & Storage Charges	7337.40	7558.78	9850.74	9599.36	9599.36	10004.37	10450.40	9599.36	10004.37	10450.40
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	14759.28	12750.40	23151.97	20837.88	20637.89	22321.45	23956.56	20837.88	22321.45	23956.58
Railways	2335.83	2389.84	2405.70	2513.08	2877.28	2835.56	3008.43	2513.86	2627.09	2745.31
Estate activity	2240.77	2374.17	2468.93	2600.93	2959.03	3138.33	3329.82	2600.83	2717.97	2640.28
Subtotal:-	26673.28	25082.17	37997.34	35552.14	36073.58	36297.73	40746.01	35552.14	37670.66	39962.55
Depreciation	2947.78	2522.12	2687.33	2623.31	2823.31	2874.74	3192.56	2823.31	2874.74	3182.56
Management & General Overheads	12008.04	12018.80	12562.80	12788.15	12788.15	13478.63	13562.68	12788.15	13342.71	13582.88
Total (II):-	41330.08	39823.09	53227.27	60943.60	61486.02	54661.18	67471.26	66643.60	63866.33	66717.79
III) Operating Surplus (I - II)	22946.68	29602.59	26775.82	25627.82	25967.86	29197.72	33877.99	27237.61	31167.26	36686.62
IV) Finance & Miscellaneous Income	3519.93	3587.08	5240.27	1423.91	3428.81	2623.56	2905.28	1423.91	1423.91	1423.91
V) Finance & Miscellaneous Expenses	21061.64	21012.11	15004.24	18540.55	16540.55	19791.92	20582.63	18540.56	18725.84	19725.64
VI) Net Surplus (III + IV - V)	8406.74	12077.56	17011.86	8411.16	10844.12	12229.36	16006.84	18120.96	12866.55	17363.89
VII) Interest on loans	-	-	-	-	473.65	284.00	264.02	-	-	-
VIII) Net Surplus after interest	8406.74	12077.56	17811.86	8411.16	10370.47	11965.36	15736.82	18120.96	12866.55	17363.89
IX) Capital employed										
Business Assets	107853.00	119041.00	58646.50	59864.40	123902.00	135808.00	135651.00	59864.40	64444.50	70591.50
Business Related Assets	-	-	4561.55	4658.12	-	-	-	4656.12	5012.35	5490.45
Social Obligation Assets	-	-	1654.85	1995.48	-	-	-	1995.48	2146.15	2353.05
Total (IX):-	107853.00	119041.00	64862.90	66517.99	123902.00	135808.00	135651.00	66516.00	71602.00	78435.00
X) Return on Capital Employed										
Business Assets	18376.53	19357.28	8797.28	8676.68	16585.30	20370.90	20347.00	8979.66	9688.68	10566.73
Business Related Assets	-	-	337.55	344.55	-	-	-	344.55	370.91	408.29
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00
Total (X):-	18376.53	19357.28	9134.83	9324.21	16586.30	20370.90	20347.66	9324.21	10037.59	10995.02
XI) Net Surplus after Return	-12999.79	-7279.70	7677.82	-913.83	-8214.83	-8405.52	-4611.03	796.75	2827.96	6368.87
XII) Additional income from 10% special levy	2670.00				0.00	0.00	0.00	0.00	1338.00	1335.00
XIII) Total Surplus earned by KOPT								796.75	4162.96	7783.87
XIV) Net Surplus after Return as a % of Operating Income	-20.18%	-10.83%	8.85%	-1.19%	-10.81%	-16.02%	-5.06%	1.02%	4.69%	6.34%
XV) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income		-8.86%		-1.19%		-8.66%		1.02%		6.82%

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (b)

HALDIA DOCK SYSTEM										
Cost Statement for HDC as a whole										
(Rs. in Lakhs)										
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level of tariff given by KDPT			Estimates at proposed level of tariff moderated by TAMP		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>										
Cargo handling & Storage Charges	25641.86	26806.68	29798.77	23210.04	23370.67	26160.56	28841.28	24029.93	27050.73	29712.96
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	12852.39	14341.86	16172.57	15973.29	16501.08	17290.22	18528.66	15970.29	17717.46	18966.73
Railway Earnings	3920.87	3722.10	4389.72	4267.80	4267.80	4894.58	5164.04	4267.80	4694.58	5164.04
Estate Rentals	3954.81	4767.90	6759.93	5414.85	5414.85	5685.59	5969.88	5414.85	5685.59	5969.88
<b>Total (I):-</b>	<b>46369.93</b>	<b>49638.54</b>	<b>57120.99</b>	<b>48865.98</b>	<b>49554.40</b>	<b>53850.97</b>	<b>58504.08</b>	<b>49582.87</b>	<b>55148.36</b>	<b>59833.61</b>
<b>II) Operating Cost</b>										
Cargo handling & Storage Charges	3781.31	4032.77	5218.52	4132.51	4132.51	4528.23	4962.60	4132.51	4528.23	4962.60
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	9382.30	8069.38	14616.44	15430.61	15430.61	16935.59	18589.16	15430.61	16935.59	18589.16
Railways	1707.00	1643.67	1703.22	1649.58	1763.11	1922.65	2097.30	1649.58	1764.58	1884.22
Estate activity	1327.40	1403.77	1473.02	1577.16	1577.16	1732.56	1903.39	1577.16	1732.56	1903.39
<b>Subtotal:-</b>	<b>16198.01</b>	<b>15149.59</b>	<b>23011.19</b>	<b>22789.86</b>	<b>22903.39</b>	<b>25119.03</b>	<b>27552.45</b>	<b>22789.86</b>	<b>24960.96</b>	<b>27339.37</b>
Depreciation	1699.01	1727.36	1769.24	1820.00	1820.00	2053.00	2322.00	1820.00	2053.00	2322.00
Management & General Overheads	4852.17	5062.06	5183.33	5292.64	5292.64	5663.11	6059.54	5292.64	5663.11	6059.54
<b>Total (II):-</b>	<b>22749.19</b>	<b>21939.01</b>	<b>29963.76</b>	<b>29902.50</b>	<b>30016.03</b>	<b>32836.14</b>	<b>35933.99</b>	<b>29902.50</b>	<b>32877.07</b>	<b>35720.91</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>23620.74</b>	<b>27699.53</b>	<b>27157.24</b>	<b>18963.48</b>	<b>19538.37</b>	<b>21015.83</b>	<b>22670.09</b>	<b>19780.37</b>	<b>22471.29</b>	<b>24112.70</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	2277.24	2066.27	3206.00	494.21	1561.81	1633.60	1715.28	494.21	494.21	494.21
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	11157.53	9786.69	8130.80	10696.02	11765.57	12353.61	12971.54	10696.02	11288.56	11288.56
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>14740.45</b>	<b>19981.11</b>	<b>22232.43</b>	<b>8761.67</b>	<b>9334.61</b>	<b>10295.62</b>	<b>11313.83</b>	<b>10492.87</b>	<b>11676.94</b>	<b>13318.35</b>
<b>VII) Interest on loans</b>	-	-	-	-	197.19	264.00	264.02	-	-	-
<b>VIII) Net Surplus after Interest</b>	<b>14740.45</b>	<b>19981.11</b>	<b>22232.43</b>	<b>8761.67</b>	<b>9137.42</b>	<b>10031.62</b>	<b>11049.81</b>	<b>10492.87</b>	<b>11676.94</b>	<b>13318.35</b>
<b>IX) Capital employed</b>										
Business Assets	52845.00	45448.00	41835.60	42190.20	29832.00	41148.00	40645.00	42190.20	46640.70	51921.90
Business Related Assets	-	-	3253.88	3281.46	-	-	-	3281.46	3627.61	4038.37
Social Obligation Assets	-	-	1394.52	1406.34	-	-	-	1406.34	1554.69	1730.73
<b>Total (IX):-</b>	<b>52845.00</b>	<b>45448.00</b>	<b>46484.00</b>	<b>46878.00</b>	<b>29832.00</b>	<b>41146.00</b>	<b>40645.00</b>	<b>45978.00</b>	<b>51823.00</b>	<b>57691.00</b>
<b>X) Return on Capital Employed</b>										
Business Assets	9004.00	7390.30	6275.34	6328.53	4474.80	6171.90	6096.75	6328.53	6996.11	7788.29
Business Related Assets	-	-	240.79	242.83	-	-	-	242.83	288.44	298.84
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0	-	-	-	0.00	0.00	0.00
<b>Total (X):-</b>	<b>9004.00</b>	<b>7398.30</b>	<b>6516.13</b>	<b>6571.36</b>	<b>4474.80</b>	<b>6171.90</b>	<b>6096.75</b>	<b>6571.36</b>	<b>7264.55</b>	<b>8087.12</b>
<b>XI) Net Surplus after Return</b>	<b>5736.45</b>	<b>12590.81</b>	<b>15716.31</b>	<b>2190.31</b>	<b>4662.62</b>	<b>3859.72</b>	<b>4953.08</b>	<b>3921.51</b>	<b>4412.38</b>	<b>5231.23</b>
<b>XII) 60% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	1730.22				-	-	-	0.00	866.59	864.53
<b>XIII) Total Surplus earned by KDPT</b>								3921.51	5277.98	6095.86
<b>XIV) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	12.37%	25.36%	27.61%	4.48%	9.41%	7.17%	8.47%	7.89%	9.57%	10.18%
<b>XV) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income-</b>	21.75%			4.48%	8.35%			7.89%	9.56%	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP



## Annex-II (c)

KOLKATA DOCK SYSTEM										
Cost Statement for KDS as a whole										
(Rs.in Lakhs)										
Particulars	Actuals			Estimates	Estimates at proposed level of tariff given by KOPT			Estimates at proposed level of tariff moderated by TAMP		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
I) Operating Income										
Cargo handling & Storage Charges	10565.42	10744.84	11783.39	13532.59	13766.23	15296.00	17387.93	13766.23	15296.00	17387.93
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	3009.35	2334.25	3192.28	2702.41	2731.81	2800.26	2868.48	2702.41	2709.66	2773.12
Railway Earnings	636.99	880.11	870.58	1146.90	1146.90	1261.58	1387.75	1146.90	1261.59	1397.75
Estate Rentals	3697.05	5527.94	7035.84	10223.54	10223.54	10640.00	11001.00	10223.54	10649.00	11001.00
Total (I):-	17908.81	19487.14	22582.10	27805.44	27868.48	29997.95	32645.16	27839.08	29907.25	32649.80
II) Operating Cost										
Cargo handling & Storage Charges	3556.09	3525.99	4732.22	5466.85	5466.85	5478.14	5487.80	5466.85	5478.14	5487.80
Port & Dock charges (Excl. Contribution for River Dredging and Maintenance)	5376.96	4681.02	8535.53	5407.28	5407.28	5385.86	5367.40	5407.28	5385.88	5367.40
Railways	629.83	755.17	702.49	864.39	814.17	912.93	912.13	864.36	862.51	861.09
Estate activity	913.37	970.40	1015.91	1023.77	1381.87	1403.77	1426.23	1023.77	985.41	936.89
Subtotal:-	10475.25	9932.58	14988.15	12762.28	13170.17	13178.70	13193.56	12762.28	12709.92	12653.18
Depreciation	948.77	794.76	898.09	803.31	803.31	821.74	840.56	803.31	821.74	840.56
Management & General Overheads	7156.87	6956.73	7379.27	7475.51	7475.51	7815.52	7503.14	7475.51	7878.60	7503.14
Total (II):-	18580.69	17684.97	23263.51	21041.10	21448.99	21815.96	21537.26	21041.10	21211.28	20996.86
III) Operating Surplus (I - II)	-672.08	1803.07	-381.41	6544.34	6419.48	8161.89	11107.90	6797.98	8695.99	11552.92
IV) Finance & Miscellaneous Income	1242.73	1518.82	2034.27	929.70	1865.00	1190.00	1190.00	929.70	929.70	929.70
V) Finance & Miscellaneous Expenses	9904.31	9910.56	8873.44	7844.54	8774.98	7438.11	7611.09	7844.54	8437.08	8437.08
VI) Net Surplus (III + IV - V)	-9333.66	-6586.87	-5220.56	-350.50	1509.51	1933.79	4686.91	-116.86	1198.61	4045.54
VII) Interest on loans	-	-	-	-	276.46	-	-	-	-	-
VIII) Net Surplus after Interest	-9333.66	-6586.87	-5220.56	-350.50	1233.05	1933.79	4686.91	-116.86	1188.61	4045.54
IX) Capital employed										
Business Assets	55008.00	73593.00	16084.80	17674.20	94070.00	94680.00	95006.00	17674.20	17803.80	16669.60
Business Related Assets	-	-	1251.04	1374.66	-	-	-	1374.96	1384.74	1452.08
Social Obligation Assets	-	-	536.16	589.14	-	-	-	589.14	593.46	622.32
Total (VII):-	55008.00	73593.00	17872.00	19638.00	94070.00	94680.00	95006.00	19638.00	19782.00	20744.00
X) Return on Capital Employed										
Business Assets	9372.54	11966.96	2412.72	2651.13	14110.50	14199.00	14250.90	2651.13	2870.57	2800.44
Business Related Assets	-	-	92.58	101.72	-	-	-	101.72	102.47	107.45
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00
Total (X):-	9372.54	11966.96	2505.30	2752.85	14110.50	14199.00	14250.90	2752.85	2773.04	2007.89
XI) Net Surplus after Return	-18706.20	-19555.63	-7725.86	-3103.35	-12677.45	-12265.22	-9564.09	-2869.71	-1584.43	1137.65
XII) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07	939.76				-	-	-	0.00	469.41	470.37
XIII) Total Surplus earned by KOPT								-2869.71	-1115.02	1608.01
XIV) Net Surplus after Return as a % of Operating Income	-104.45%	-95.22%	-33.76%	-11.24%	-46.21%	-40.69%	-29.30%	-10.31%	-3.73%	4.94%
XV) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income	-77.81%			-11.24%	-38.60%			-10.31%	0.81%	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (d)

<b>KOLKATA PORT TRUST</b>							
<b>Cost Statement for Cargo handling &amp; Storage Activity</b>							
(Rs.in lakh)							
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	
<b>I) Operating income</b>							
Cargo handling Wharfage	28458.21	28366.71	31427.43	24125.66	26728.52	29578.42	
Wharf Toll	16.08	17.44	18.53	25.99	33.41	40.84	
Loading/ Unloading & Restacking Charges	223.08	141.31	201.88	198.73	764.38	861.48	
Demurrage on Cargo	2430.53	4280.49	3690.52	3249.11	3570.23	3802.53	
Cranage	14.86	30.48	25.00	42.99	57.01	62.33	
Containers	4359.88	3759.67	4492.77	7083.31	8645.76	10054.90	
Stuffing/ Destuffing	124.62	68.20	106.89	98.93	116.98	136.41	
Ship Breaking	59.45	12.59	40.06	25.00	25.00	25.00	
Miscellaneous Charges	520.27	874.63	769.87	1233.65	1535.29	1667.30	
Royalty income from BOT operators	0.00	0.00	809.20	659.26	870.15	871.68	
<b>Total (i):-</b>	<b>36206.96</b>	<b>37551.52</b>	<b>41582.16</b>	<b>36742.63</b>	<b>42346.73</b>	<b>47100.89</b>	
<b>ii) Operating Cost</b>							
Salaries & Wages	5450.01	5484.71	7308.25	5433.07	5665.89	5928.19	
Stores	556.99	504.25	710.73	565.04	589.01	614.04	
Fringe Benefits	380.63	434.80	543.06	416.99	449.48	484.92	
General Expenses	949.77	1135.20	1388.70	3184.26	3299.99	3423.25	
<b>Subtotal:-</b>	<b>7337.40</b>	<b>7558.76</b>	<b>9950.74</b>	<b>9599.36</b>	<b>10004.37</b>	<b>10450.40</b>	
Depreciation	769.72	840.07	834.02	937.66	1156.37	1415.16	
Management & General Overheads	4132.60	4344.45	4432.61	4464.99	4545.09	4632.24	
<b>Total (ii):-</b>	<b>12239.72</b>	<b>12743.28</b>	<b>15217.37</b>	<b>15002.01</b>	<b>15705.83</b>	<b>16497.80</b>	
<b>iii) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>23967.26</b>	<b>24806.24</b>	<b>26364.79</b>	<b>21740.62</b>	<b>28640.90</b>	<b>30603.09</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous income</b>	<b>1898.12</b>	<b>1552.40</b>	<b>2688.78</b>	<b>388.83</b>	<b>388.83</b>	<b>388.83</b>	
<b>V) Finance &amp; Misc. Expenses</b>	<b>9814.20</b>	<b>10471.28</b>	<b>7549.48</b>	<b>8377.70</b>	<b>8970.24</b>	<b>8970.24</b>	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>16051.18</b>	<b>15889.36</b>	<b>21504.09</b>	<b>13751.75</b>	<b>16059.49</b>	<b>22021.68</b>	
<b>VII) Capital Employed</b>							
Business Assets	27912.00	22049.00	18718.18	22566.80	26859.60	32729.40	
Business Related Assets	-	-	1455.86	1755.18	2089.08	2545.62	
Social Obligation Assets	-	-	823.94	752.22	895.32	1090.98	
<b>Total (VII):-</b>	<b>27912.00</b>	<b>22049.00</b>	<b>20797.98</b>	<b>25074.00</b>	<b>29844.00</b>	<b>36366.00</b>	
<b>VII) Return on Capital Employed</b>							
Business Assets	4755.79	3585.39	2807.73	3384.99	4028.94	4909.41	
Business Related Assets	-	-	107.73	129.88	154.59	188.38	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>4755.79</b>	<b>3585.39</b>	<b>2915.46</b>	<b>3514.87</b>	<b>4183.63</b>	<b>5097.79</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>11295.39</b>	<b>12303.97</b>	<b>18588.63</b>	<b>10236.88</b>	<b>13875.96</b>	<b>16923.69</b>	
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>1346.30</b>				<b>664.68</b>	<b>680.64</b>	
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>14540.62</b>	<b>17804.53</b>	
<b>VIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>31.20%</b>	<b>32.77%</b>	<b>44.70%</b>	<b>27.88%</b>	<b>34.34%</b>	<b>37.38%</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>36.22%</b>			<b>27.86%</b>	<b>35.68%</b>		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (e)

<b>KOLKATA PORT TRUST</b>						
<b>Cost statement for Port &amp; Dock activity</b>						
<b>(Rs.in lakh)</b>						
<b>Particulars</b>	<b>Actuals</b>			<b>@ Estimates</b>	<b>Estimates at proposed level</b>	
	<b>2003-04</b>	<b>2004-05</b>	<b>2005-06</b>	<b>2006-07</b>	<b>2007-08</b>	<b>2008-09</b>
<b>I) Operating Income</b>						
Towage & Pilotage	8425.16	9323.46	10557.29	10102.20	11128.56	11870.09
Berth Hire & Mooring	2293.23	2232.80	2704.59	2640.12	3636.05	3862.55
Port Dues	3979.03	4324.96	4948.10	4973.92	4975.02	5331.20
Water supply to Shipping	251.22	204.82	274.78	268.48	142.95	148.36
Miscellaneous Charges	217.46	232.80	268.83	255.68	69.01	71.04
Central Govt. Contribution for River Dredging & Maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Dry Docking Charges	695.64	357.27	613.26	432.30	475.53	476.61
<b>Total (I):-</b>	<b>15861.74</b>	<b>16676.11</b>	<b>19364.86</b>	<b>18672.70</b>	<b>20427.12</b>	<b>21759.85</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	5130.74	4788.32	8413.51	4844.46	4901.37	4973.61
Stores	911.28	1109.76	1721.93	1049.45	1100.63	1154.13
Fringe Benefits	284.36	202.14	408.32	197.46	213.19	230.09
General Expenses	8432.88	6650.18	12608.21	14746.52	16106.26	17598.73
<b>Subtotal:-</b>	<b>14759.26</b>	<b>12750.40</b>	<b>23151.97</b>	<b>20837.89</b>	<b>22321.45</b>	<b>23956.56</b>
Depreciation	1572.04	1376.88	1518.22	1370.32	1383.98	1397.92
Management and General Overheads	6037.98	5744.36	6139.47	6401.34	6781.31	6902.31
<b>Total (II):-</b>	<b>22369.28</b>	<b>19871.64</b>	<b>30809.65</b>	<b>28609.55</b>	<b>30486.74</b>	<b>32256.79</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>-6507.54</b>	<b>-3195.53</b>	<b>-11444.79</b>	<b>-9936.85</b>	<b>-10059.62</b>	<b>-10496.94</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	760.72	731.65	1105.21	243.07	243.07	243.07
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	8574.73	7497.78	5848.88	7468.64	8061.18	8061.18
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>-14301.55</b>	<b>-9961.66</b>	<b>-16188.45</b>	<b>-17162.42</b>	<b>-17877.73</b>	<b>-18315.05</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	55331.00	71430.00	27050.09	30833.10	30450.60	30223.80
Business Related Assets	-	-	2103.89	2397.88	2368.38	2350.74
Social Obligation Assets	-	-	901.67	1028.02	1015.02	1007.46
<b>Total (VII):-</b>	<b>55331.00</b>	<b>71430.00</b>	<b>30055.64</b>	<b>34259.00</b>	<b>33834.00</b>	<b>33582.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	9427.57	11615.23	4057.51	4624.97	4567.59	4533.57
Business Related Assets	-	-	155.69	177.44	175.26	173.95
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>9427.57</b>	<b>11615.23</b>	<b>4213.20</b>	<b>4802.41</b>	<b>4742.85</b>	<b>4707.52</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-23729.12</b>	<b>-21575.89</b>	<b>-20401.65</b>	<b>-21964.83</b>	<b>-22620.58</b>	<b>-23022.57</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>535.06</b>				<b>320.62</b>	<b>314.44</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>-22299.96</b>	<b>-22708.13</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-149.60%</b>	<b>-129.39%</b>	<b>-105.35%</b>	<b>-117.63%</b>	<b>-109.17%</b>	<b>-104.36%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-128.11%</b>			<b>-117.63%</b>	<b>-106.76%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (f)

KOLKATA PORT TRUST						
Cost statement for Railway activity						
(Rs.in lakh)						
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Freight & Haulage Charges	1913.79	1903.01	2189.84	2221.80	2443.78	2688.14
Siding Charges	325.53	407.58	424.04	531.20	584.32	642.75
Terminal Charges	2156.62	2040.82	2410.51	2358.30	2594.13	2853.54
Demurrage Charges	139.12	214.32	201.64	285.80	292.36	321.62
Miscellaneous Charges	22.80	38.48	34.27	37.80	41.58	45.74
<b>Total (I):-</b>	<b>4557.86</b>	<b>4602.21</b>	<b>5260.30</b>	<b>5414.70</b>	<b>5956.17</b>	<b>6551.79</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	1212.14	1244.76	1249.38	1173.50	1227.83	1288.85
Stores	541.32	326.79	439.48	393.31	412.68	433.01
Fringe Benefits	94.97	123.99	111.44	122.92	132.41	142.76
General Expenses	487.40	703.30	605.41	824.23	854.17	880.69
<b>Subtotal:-</b>	<b>2335.83</b>	<b>2398.84</b>	<b>2405.70</b>	<b>2513.96</b>	<b>2627.09</b>	<b>2745.31</b>
Depreciation	204.81	204.24	211.42	211.69	228.50	242.33
Management & General Overheads	834.62	858.17	885.12	830.18	856.29	886.90
<b>Total (II):-</b>	<b>3375.26</b>	<b>3461.25</b>	<b>3502.23</b>	<b>3555.83</b>	<b>3711.88</b>	<b>3874.54</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>1182.60</b>	<b>1140.96</b>	<b>1758.07</b>	<b>1858.87</b>	<b>2244.29</b>	<b>2677.25</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>342.04</b>	<b>348.46</b>	<b>382.53</b>	<b>210.83</b>	<b>210.83</b>	<b>210.83</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>2029.17</b>	<b>2268.64</b>	<b>1617.58</b>	<b>2001.95</b>	<b>2001.95</b>	<b>2001.95</b>
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>-504.53</b>	<b>-779.22</b>	<b>523.01</b>	<b>67.75</b>	<b>453.17</b>	<b>886.13</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	13314.00	13126.00	8895.81	2884.50	3606.30	4141.80
Business Related Assets	-	-	691.89	224.35	280.49	322.14
Social Obligation Assets	-	-	296.53	96.15	120.21	138.06
<b>Total (VII):-</b>	<b>13314.00</b>	<b>13126.00</b>	<b>9884.23</b>	<b>3205.00</b>	<b>4007.00</b>	<b>4602.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	2268.51	2134.42	1334.37	432.68	540.95	621.27
Business Related Assets	-	-	51.20	16.60	20.76	23.84
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>2268.51</b>	<b>2134.42</b>	<b>1385.57</b>	<b>449.28</b>	<b>561.70</b>	<b>645.11</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-2773.04</b>	<b>-2913.64</b>	<b>-862.56</b>	<b>-381.53</b>	<b>-108.53</b>	<b>241.02</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>188.16</b>				<b>93.49</b>	<b>94.68</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>-15.05</b>	<b>335.70</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-1993.27%</b>	<b>-1359.48%</b>	<b>-427.78%</b>	<b>-7.05%</b>	<b>-0.25%</b>	<b>5.12%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-1260.18%</b>			<b>-7.05%</b>	<b>2.44%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

<b>KOLKATA PORT TRUST</b>						
<b>Cost statement for Estate activity</b>						
<b>(Rs. in Lakhs)</b>						
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Rent from Land	5163.56	7467.06	9558.73	12514.94	13067.74	13560.63
Rent from Building, Sheds and Godown	1350.15	1517.24	2246.35	1886.59	1958.04	2045.44
Miscellaneous	1138.15	1311.54	1990.69	1236.86	1299.82	1364.81
<b>Total (I):-</b>	<b>7651.86</b>	<b>10295.84</b>	<b>13795.77</b>	<b>15638.39</b>	<b>16325.59</b>	<b>16970.88</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	332.57	349.18	363.16	348.66	365.76	384.93
Stores	35.58	37.01	36.64	48.00	50.36	52.84
Fringe Benefits	34.96	42.98	41.77	43.00	46.16	49.59
General Expenses	1837.66	1945.00	2045.36	2181.27	2255.69	2352.92
<b>Subtotal:-</b>	<b>2240.77</b>	<b>2374.17</b>	<b>2488.93</b>	<b>2600.93</b>	<b>2717.97</b>	<b>2840.28</b>
Depreciation	101.21	100.93	103.68	103.64	105.89	107.15
Management & General Overheads	1003.84	1071.61	1105.41	1071.64	1105.54	1141.23
<b>Total (II):-</b>	<b>3345.62</b>	<b>3546.91</b>	<b>3698.02</b>	<b>3776.21</b>	<b>3929.40</b>	<b>4068.66</b>
<b>III) Operating Surplus ( I - II )</b>	<b>4306.04</b>	<b>6748.93</b>	<b>10097.75</b>	<b>11862.18</b>	<b>12396.19</b>	<b>12882.22</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	499.05	954.58	1063.75	581.18	581.18	581.18
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	643.74	774.41	534.50	692.27	692.27	692.27
<b>VI) Net Surplus ( III + IV - V )</b>	<b>4161.35</b>	<b>6929.10</b>	<b>10627.00</b>	<b>11751.09</b>	<b>12285.10</b>	<b>12771.13</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	11296.00	12436.00	3256.33	3580.20	3528.90	3496.50
Business Related Assets	-	-	253.28	278.46	274.47	271.95
Social Obligation Assets	-	-	108.54	119.34	117.63	116.55
<b>Total (VII):-</b>	<b>11296.00</b>	<b>12436.00</b>	<b>3618.15</b>	<b>3978.00</b>	<b>3921.00</b>	<b>3885.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	1924.67	2022.22	486.45	537.03	529.34	524.48
Business Related Assets	-	-	18.74	20.61	20.31	20.12
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>1924.67</b>	<b>2022.22</b>	<b>507.19</b>	<b>557.64</b>	<b>549.65</b>	<b>544.60</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>2236.68</b>	<b>4906.88</b>	<b>10119.81</b>	<b>11193.45</b>	<b>11735.46</b>	<b>12226.53</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>501.48</b>				<b>256.24</b>	<b>245.24</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>11991.70</b>	<b>12471.77</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>29.23%</b>	<b>47.66%</b>	<b>73.35%</b>	<b>71.56%</b>	<b>73.45%</b>	<b>73.49%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>50.08%</b>			<b>71.56%</b>	<b>73.47%</b>	

## Annex-II (h)

- HALDIA DOCK COMPLEX							
Cost Statement for Cargo handling & Storage Activity							
(Rs.in Lakhs)							
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	
<b>I) Operating Income</b>							
Cargo handling & Storage	24889.78	24482.38	27307.65	21100.78	24205.58	26866.28	
Demurrage on Cargo	752.08	2324.30	1681.92	1450.00	1975.00	1975.00	
50% of Royalty income from BOT operators	0.00	0.00	809.20	659.26	870.15	871.68	
<b>Total (I):-</b>	<b>25641.86</b>	<b>26806.68</b>	<b>29798.77</b>	<b>23210.04</b>	<b>27050.73</b>	<b>29712.96</b>	
<b>II) Operating Cost</b>							
Salaries & Wages	2750.00	2761.53	3684.36	2845.67	3130.24	3443.25	
Stores	390.77	328.37	482.11	350.84	368.38	386.79	
Fringe Benefits	198.90	280.77	318.91	285.27	313.82	345.19	
General Expenses	441.64	662.10	733.14	650.73	715.79	787.37	
<b>Subtotal:-</b>	<b>3781.31</b>	<b>4032.77</b>	<b>5218.52</b>	<b>4132.51</b>	<b>4528.23</b>	<b>4962.60</b>	
Depreciation	588.80	635.07	632.56	752.00	967.00	1222.00	
Management & General Overheads	1165.40	1289.94	1282.89	954.97	1020.89	1092.35	
<b>Total (II):-</b>	<b>5535.51</b>	<b>5957.78</b>	<b>7133.97</b>	<b>5839.48</b>	<b>6516.12</b>	<b>7276.95</b>	
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>20106.35</b>	<b>20848.90</b>	<b>22664.80</b>	<b>17370.56</b>	<b>20534.61</b>	<b>22436.01</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	1174.90	1043.70	1756.18	123.77	123.77	123.77	
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	5828.81	5997.73	4615.27	4845.54	5141.81	5141.81	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>15452.44</b>	<b>15894.87</b>	<b>19805.71</b>	<b>12648.79</b>	<b>15516.57</b>	<b>17417.97</b>	
<b>VII) Capital Employed</b>							
Business Assets	22173.00	14911.00	15964.46	18908.10	23503.50	29127.60	
Business Related Assets	-	-	1241.68	1470.63	1828.05	2265.48	
Social Obligation Assets	-	-	532.15	630.27	783.45	970.92	
<b>Total (VII):-</b>	<b>22173.00</b>	<b>14911.00</b>	<b>17738.29</b>	<b>21009.00</b>	<b>26115.00</b>	<b>32364.00</b>	
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>							
Business Assets	3777.95	2424.68	2394.67	2836.22	3525.53	4369.14	
Business Related Assets	-	-	91.88	108.83	135.28	167.65	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>3777.95</b>	<b>2424.68</b>	<b>2486.55</b>	<b>2945.04</b>	<b>3660.80</b>	<b>4536.79</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>11674.49</b>	<b>13470.19</b>	<b>17319.16</b>	<b>9703.75</b>	<b>11855.77</b>	<b>12881.18</b>	
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	853.95				424.58	429.37	
<b>Xi) Total Surplus earned by KOPT</b>					12280.35	13310.56	
<b>Xii) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	45.53%	50.25%	58.12%	41.81%	45.40%	44.80%	
<b>Xiii) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	51.30%			41.81%	45.10%		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (i)

HALDIA DOCK COMPLEX						
Cost statement for Port & Dock activity						
Particulars	(Rs.in lakhs)					
	Actuals			@	Estimates at proposed level	
	2003-04	2004-05	2005-06	Estimates 2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Towage & Pilotage	7177.96	8299.32	9195.48	8947.68	9988.49	10696.09
Berth Hire & Mooring	1859.20	1851.61	2213.73	2210.41	3231.71	3446.16
Port Dues	3436.09	3843.70	4329.04	4431.40	4429.24	4771.24
Water supply to Shipping	228.90	176.08	243.29	192.92	68.02	73.24
Miscellaneous Charges	150.24	171.15	191.02	187.88	0.00	0.00
Central Govt. Contribution for River Dredging & Maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Dry Docking Charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (I):-</b>	<b>12852.39</b>	<b>14341.86</b>	<b>16172.57</b>	<b>15970.29</b>	<b>17717.46</b>	<b>18986.73</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	1163.56	1194.74	1988.38	1374.06	1511.48	1662.62
Stores	620.68	659.12	1080.42	761.72	799.80	839.80
Fringe Benefits	75.90	91.77	142.23	103.39	113.73	125.10
General Expenses	7522.16	6123.75	11405.40	13191.44	14510.58	15961.64
<b>Subtotal:-</b>	<b>9382.30</b>	<b>8069.38</b>	<b>14616.44</b>	<b>15430.61</b>	<b>16935.59</b>	<b>18589.16</b>
Depreciation	855.15	837.25	874.02	806.00	806.00	806.00
Management and General Overheads	2835.11	2842.59	2949.26	3565.78	3818.15	4085.43
<b>Total (II):-</b>	<b>13072.56</b>	<b>11749.22</b>	<b>18439.72</b>	<b>19802.39</b>	<b>21559.74</b>	<b>23480.59</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>-220.17</b>	<b>2592.64</b>	<b>-2267.15</b>	<b>-3832.10</b>	<b>-3842.28</b>	<b>-4493.86</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>632.26</b>	<b>461.90</b>	<b>803.05</b>	<b>60.30</b>	<b>60.30</b>	<b>60.30</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>3495.55</b>	<b>3100.16</b>	<b>2561.46</b>	<b>3909.26</b>	<b>4205.53</b>	<b>4205.53</b>
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>-3083.46</b>	<b>-45.62</b>	<b>-1596.28</b>	<b>-7681.06</b>	<b>-7987.51</b>	<b>-8639.09</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	13728.00	15607.00	15880.80	17932.50	17113.50	16292.70
Business Related Assets	-	-	1235.17	1394.50	1331.05	1267.21
Social Obligation Assets	-	-	529.36	598.00	570.45	543.09
<b>Total (VII):-</b>	<b>13728.00</b>	<b>15607.00</b>	<b>17645.33</b>	<b>19925.00</b>	<b>19015.00</b>	<b>18103.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	2339.05	2537.85	2382.12	2689.88	2567.03	2443.91
Business Related Assets	-	-	91.40	103.19	98.50	93.77
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>2339.06</b>	<b>2537.86</b>	<b>2473.62</b>	<b>2793.07</b>	<b>2665.52</b>	<b>2537.68</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-5422.51</b>	<b>-2583.47</b>	<b>-4069.80</b>	<b>-10474.13</b>	<b>-10653.03</b>	<b>-11176.77</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>552.46</b>				<b>278.09</b>	<b>274.37</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>-10374.95</b>	<b>-10902.40</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-42.19%</b>	<b>-18.01%</b>	<b>-25.16%</b>	<b>-65.59%</b>	<b>-58.56%</b>	<b>-57.42%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-28.46%</b>			<b>-65.59%</b>	<b>-57.99%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-II (j)

HALDIA DOCK COMPLEX							
Cost statement for Railway activity							
(Rs.in lakh)							
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	
<b>I) Operating Income</b>							
Freight & Haulage Charges	1827.19	1752.12	2056.04	2025.00	2227.50	2450.25	
Siding Charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Terminal Charges	2017.32	1857.93	2224.86	2120.00	2332.00	2565.20	
Demurrage Charges	53.56	75.57	74.54	85.00	93.50	102.85	
Miscellaneous Charges	22.80	36.48	34.27	37.80	41.58	45.74	
<b>Total (I):-</b>	<b>3920.87</b>	<b>3722.10</b>	<b>4389.72</b>	<b>4267.80</b>	<b>4694.58</b>	<b>5164.04</b>	
<b>II) Operating Cost</b>							
Salaries & Wages	729.89	696.60	725.05	648.28	713.11	784.42	
Stores	534.17	320.65	432.63	335.47	352.24	369.86	
Fringe Benefits	55.20	75.78	66.80	82.87	91.16	100.27	
General Expenses	387.74	550.64	478.73	582.96	608.07	629.67	
<b>Subtotal:-</b>	<b>1707.00</b>	<b>1643.67</b>	<b>1703.22</b>	<b>1649.58</b>	<b>1764.58</b>	<b>1884.22</b>	
Depreciation	165.93	165.91	171.36	171.00	187.00	200.00	
Management & General Overheads	479.10	501.02	512.41	407.43	433.46	463.81	
	<b>2352.03</b>	<b>2310.60</b>	<b>2386.99</b>	<b>2228.01</b>	<b>2385.04</b>	<b>2548.03</b>	
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>1568.84</b>	<b>1411.50</b>	<b>2002.73</b>	<b>2039.79</b>	<b>2309.54</b>	<b>2616.01</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	148.50	246.68	295.72	133.99	133.99	133.99	
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	1424.74	1486.52	1136.63	1435.87	1435.87	1435.87	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>292.60</b>	<b>171.66</b>	<b>1161.83</b>	<b>737.91</b>	<b>1007.66</b>	<b>1314.13</b>	
<b>VII) Capital Employed</b>							
Business Assets	10500.00	9471.00	6965.63	2008.80	2731.50	3259.80	
Business Related Assets	-	-	541.77	156.24	212.45	253.54	
Social Obligation Assets	-	-	232.19	66.96	91.05	108.66	
<b>Total (VII):-</b>	<b>10500.00</b>	<b>9471.00</b>	<b>7739.59</b>	<b>2232.00</b>	<b>3035.00</b>	<b>3622.00</b>	
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>							
Business Assets	1789.04	1540.08	1044.84	301.32	409.73	488.97	
Business Related Assets	-	-	40.09	11.56	15.72	18.76	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>1789.04</b>	<b>1540.08</b>	<b>1084.94</b>	<b>312.88</b>	<b>425.45</b>	<b>507.73</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-1496.44</b>	<b>-1368.42</b>	<b>76.89</b>	<b>425.03</b>	<b>582.21</b>	<b>806.40</b>	
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>148.31</b>				<b>73.68</b>	<b>74.62</b>	
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>655.90</b>	<b>881.02</b>	
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-38.17%</b>	<b>-36.76%</b>	<b>1.75%</b>	<b>9.96%</b>	<b>13.97%</b>	<b>17.06%</b>	
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-24.39%</b>			<b>9.96%</b>	<b>15.52%</b>		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP



## Annex-II (k)

HALDIA DOCK COMPLEX						
Cost statement for Estate activity						
(Rs.in lakh)						
Particulars	Actuals			@	Estimates at proposed level	
	2003-04	2004-05	2005-06	Estimates 2006-07	2007-08	2008-09
I) Operating Income						
Rent from Land	3171.00	3725.00	5281.30	4340.70	4557.74	4785.63
Rent from Building, Sheds and Godown	36.61	39.54	56.06	45.75	48.04	50.44
Miscellaneous	747.20	1003.36	1422.56	1028.40	1079.82	1133.81
Total (I):-	3954.81	4767.90	6759.93	5414.85	5685.59	5969.88
II) Operating Cost						
Salaries & Wages	192.83	195.23	204.86	200.63	220.69	242.76
Stores	34.86	35.88	37.65	46.27	48.58	51.01
Fringe Benefits	22.09	23.04	24.18	26.55	29.21	32.13
General Expenses	1077.62	1149.62	1206.33	1303.71	1434.08	1577.49
Subtotal:-	1327.40	1403.77	1473.02	1577.16	1732.56	1903.39
Depreciation	89.13	89.13	91.29	91.00	93.00	94.00
Management & General Overheads	372.56	428.51	438.78	364.46	390.61	417.95
Total (II):-	1789.09	1921.41	2003.08	2032.62	2216.17	2415.34
III) Operating Surplus ( I - II )	2165.72	2846.49	4756.85	3382.23	3469.42	3554.54
IV) Finance & Miscellaneous Income	150.78	315.99	351.04	176.15	176.15	176.15
vi) Finance & Miscellaneous Expenses	408.43	517.14	363.64	505.35	505.35	505.35
VI) Net Surplus ( III + IV - V )	1908.07	2645.34	4744.25	3053.03	3140.22	3225.34
VII) Capital Employed						
Business Assets	6444.00	5459.00	3024.71	3340.80	3292.20	3241.80
Business Related Assets	-	-	235.26	259.84	256.06	252.14
Social Obligation Assets	-	-	100.82	111.36	109.74	108.06
Total (VII):-	6444.00	5459.00	3360.79	3712.00	3658.00	3602.00
VIII) Return on Capital Employed						
Business Assets	1097.96	887.69	453.71	501.12	493.83	486.27
Business Related Assets	-	-	17.41	19.23	18.95	18.66
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
Total (VIII):-	1097.96	887.69	471.12	520.35	512.78	504.93
IX) Net Surplus after Return	810.11	1757.65	4273.14	2532.68	2627.44	2720.41
X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07	175.51				89.24	86.27
XI) Total Surplus earned by KOPT					2716.68	2806.68
XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income	20.48%	36.86%	63.21%	46.77%	47.78%	47.01%
XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income	40.19%			46.77%	47.40%	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (i)

<b>KOLKATA DOCK SYSTEM</b>							
<b>Cost Statement for Cargo handling &amp; Storage Activity</b>							
(Rs. in lakh)							
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	
<b>I) Operating Income</b>							
Cargo handling Wharfage	3568.43	3884.33	4119.78	3024.88	2522.94	2712.14	
Wharf Toll	16.08	17.44	18.53	25.99	33.41	40.84	
Loading/ Unloading/ Restacking Charges	223.08	141.31	201.88	198.73	764.38	861.48	
Demurrage on Cargo	1678.45	1956.19	2008.60	1799.11	1595.23	1827.53	
Craneage	14.86	30.48	25.00	42.99	57.01	62.33	
Containers	4359.88	3759.67	4492.77	7083.31	8645.76	10054.90	
Stuffing/ Destuffing	124.62	68.20	106.89	98.93	116.98	136.41	
Ship Breaking	59.45	12.59	40.06	25.00	25.00	25.00	
Miscellaneous Charges	520.57	874.63	769.87	1233.65	1535.29	1667.30	
<b>Total (I):-</b>	<b>10565.42</b>	<b>40744.84</b>	<b>11783.39</b>	<b>13532.59</b>	<b>15296.00</b>	<b>17387.93</b>	
<b>II) Operating Cost</b>							
Salaries & Wages	2700.01	2723.18	3623.89	2587.40	2535.65	2484.94	
Stores	166.22	175.88	228.62	214.20	220.63	227.25	
Fringe Benefits	181.73	153.83	224.14	131.72	135.66	139.73	
General Expenses	508.13	473.10	655.57	2533.53	2584.20	2635.88	
<b>Subtotal:-</b>	<b>3556.09</b>	<b>3525.99</b>	<b>4732.22</b>	<b>5466.85</b>	<b>5476.14</b>	<b>5487.80</b>	
Depreciation	180.92	205.00	201.45	185.66	189.37	193.16	
Management & General Overheads	2967.20	3054.51	3149.72	3510.02	3578.68	3539.89	
<b>Total (II):-</b>	<b>6704.21</b>	<b>6785.50</b>	<b>8083.40</b>	<b>9162.53</b>	<b>9244.19</b>	<b>9220.85</b>	
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>3861.21</b>	<b>3959.34</b>	<b>3699.99</b>	<b>4370.06</b>	<b>6051.81</b>	<b>8167.08</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	723.22	508.70	932.60	265.06	265.06	265.06	
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	3985.39	4473.55	2934.21	3532.16	3828.43	3828.43	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>599.04</b>	<b>-5.51</b>	<b>1698.38</b>	<b>1102.96</b>	<b>2488.44</b>	<b>4603.71</b>	
<b>VII) Capital employed</b>							
Business Assets	5739.00	7138.00	2753.72	3658.50	3356.10	3601.80	
Business Related Assets	-	-	214.18	284.55	261.03	280.14	
Social Obligation Assets	-	-	91.79	121.95	111.87	120.06	
<b>Total (VII):-</b>	<b>5739.00</b>	<b>7138.00</b>	<b>3059.69</b>	<b>4065.00</b>	<b>3729.00</b>	<b>4002.00</b>	
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>							
Business Assets	977.84	1160.71	413.06	548.78	503.42	540.27	
Business Related Assets	-	-	15.85	21.06	19.32	20.73	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>977.84</b>	<b>1160.71</b>	<b>428.91</b>	<b>569.83</b>	<b>522.73</b>	<b>561.00</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-378.80</b>	<b>-1166.22</b>	<b>1269.47</b>	<b>533.13</b>	<b>1965.71</b>	<b>4042.71</b>	
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>491.35</b>				<b>240.08</b>	<b>251.27</b>	
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>2205.79</b>	<b>4293.98</b>	
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-3.59%</b>	<b>-10.85%</b>	<b>10.77%</b>	<b>3.94%</b>	<b>14.42%</b>	<b>24.70%</b>	
<b>XIII) Average Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-1.22%</b>			<b>3.94%</b>	<b>19.56%</b>		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

Annex-II (m)

<b>KOLKATA DOCK SYSTEM</b>						
<b>Cost statement for Port &amp; Dock activity</b>						
<b>(Rs. in lakh)</b>						
<b>Particulars</b>	<b>Actuals</b>			<b>@ Estimates</b>	<b>Estimates at proposed level</b>	
	<b>2003-04</b>	<b>2004-05</b>	<b>2005-06</b>	<b>2006-07</b>	<b>2007-08</b>	<b>2008-09</b>
<b>I) Operating Income</b>						
Towage & Pilotage	1247.20	1024.14	1361.81	1154.52	1140.07	1174.00
Berth Hire & Mooring	434.03	381.19	490.86	429.71	404.34	416.39
Port Dues	542.94	481.26	617.06	542.52	545.78	559.96
Water supply to Shipping	22.32	28.74	31.49	75.56	74.93	75.12
Miscellaneous Charges	67.22	61.65	77.81	67.80	69.01	71.04
Central Govt. Contribution for River Dredging & Maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Dry Docking Charges	665.64	357.27	613.26	432.30	475.53	476.61
<b>Total (I):-</b>	<b>3009.35</b>	<b>2334.25</b>	<b>3192.29</b>	<b>2702.41</b>	<b>2709.66</b>	<b>2773.12</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	3967.18	3593.58	6425.13	3470.40	3389.89	3310.99
Stores	290.60	450.64	641.51	287.73	300.83	314.33
Fringe Benefits	208.46	110.37	266.08	94.07	99.46	104.99
General Expenses	910.72	526.43	1202.81	1555.08	1595.88	1637.09
<b>Subtotal:-</b>	<b>5376.96</b>	<b>4681.02</b>	<b>8535.53</b>	<b>5407.28</b>	<b>5365.86</b>	<b>5367.40</b>
Depreciation	716.89	539.63	644.19	564.32	577.98	591.92
Management and General Overheads	3202.87	2901.77	3190.21	2835.56	2963.16	2816.88
<b>Total (II):-</b>	<b>9296.72</b>	<b>8122.42</b>	<b>12369.93</b>	<b>8807.16</b>	<b>8927.00</b>	<b>8776.20</b>
<b>III) Operating Surplus ( I - II )</b>	<b>-6287.37</b>	<b>-5788.17</b>	<b>-9177.64</b>	<b>-6104.75</b>	<b>-6217.34</b>	<b>-6003.08</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>148.46</b>	<b>269.75</b>	<b>302.16</b>	<b>182.77</b>	<b>182.77</b>	<b>182.77</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>5079.18</b>	<b>4397.62</b>	<b>3287.42</b>	<b>3559.38</b>	<b>3855.65</b>	<b>3855.65</b>
<b>VI) Net Surplus ( III + IV - V )</b>	<b>-11218.09</b>	<b>-9916.04</b>	<b>-12162.90</b>	<b>-9481.36</b>	<b>-9890.22</b>	<b>-9675.96</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	41603.00	55823.00	11169.29	12900.60	13337.10	13931.10
Business Related Assets	-	-	868.72	1003.38	1037.33	1083.53
Social Obligation Assets	-	-	372.31	430.02	444.57	464.37
<b>Total (VII):-</b>	<b>41603.00</b>	<b>55823.00</b>	<b>12410.32</b>	<b>14334.00</b>	<b>14819.00</b>	<b>15479.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	7088.53	9077.38	1675.39	1935.09	2000.57	2089.67
Business Related Assets	-	-	64.29	74.25	76.76	80.18
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>7088.53</b>	<b>9077.38</b>	<b>1739.68</b>	<b>2009.34</b>	<b>2077.33</b>	<b>2169.85</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-18306.62</b>	<b>-18993.42</b>	<b>-13902.57</b>	<b>-11490.70</b>	<b>-11967.55</b>	<b>-11845.81</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	<b>82.60</b>				<b>42.53</b>	<b>40.07</b>
<b>Xi) Total Surplus earned by KOPT</b>					<b>-11925.02</b>	<b>-11805.73</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-608.32%</b>	<b>-813.68%</b>	<b>-435.50%</b>	<b>-425.20%</b>	<b>-440.09%</b>	<b>-425.72%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>-619.17%</b>			<b>-425.20%</b>	<b>-432.91%</b>	

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (n)

<b>KOLKATA DOCK SYSTEM</b>							
<b>Cost statement for Railway activity</b>							
<b>(Rs.in lakh)</b>							
Particulars	Actuals			@	Estimates at proposed level		
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	
<b>I) Operating Income</b>							
Freight & Haulage Charges	86.60	150.89	133.81	196.60	216.26	237.89	
Siding Charges	325.53	407.58	424.04	531.20	584.32	642.75	
Terminal Charges	139.30	182.89	185.65	238.30	262.13	288.34	
Demurrage Charges	85.56	138.75	127.09	180.80	198.88	218.77	
Miscellaneous Charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (I):-</b>	<b>636.99</b>	<b>880.11</b>	<b>870.58</b>	<b>1146.90</b>	<b>1261.59</b>	<b>1387.75</b>	
<b>II) Operating Cost</b>							
Salaries & Wages	482.25	548.16	524.33	525.22	514.72	504.43	
Stores	7.15	6.14	6.85	57.84	60.44	63.15	
Fringe Benefits	39.77	48.21	44.64	40.05	41.25	42.49	
General Expenses	99.66	152.66	126.67	241.27	246.10	251.02	
<b>Subtotal:-</b>	<b>628.83</b>	<b>755.17</b>	<b>702.48</b>	<b>864.38</b>	<b>862.51</b>	<b>861.09</b>	
Depreciation	38.88	38.33	40.06	40.69	41.50	42.33	
Management & General Overheads	355.52	357.15	372.71	422.75	422.83	423.09	
<b>Total (II):-</b>	<b>1023.23</b>	<b>1150.65</b>	<b>1115.25</b>	<b>1327.82</b>	<b>1326.84</b>	<b>1326.51</b>	
<b>III) Operating surplus (I - II)</b>	<b>-386.24</b>	<b>-270.54</b>	<b>-244.67</b>	<b>-180.92</b>	<b>-85.25</b>	<b>61.24</b>	
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	22.78	101.78	86.81	76.84	76.84	76.84	
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	604.43	782.12	480.95	566.08	566.08	566.08	
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>-967.89</b>	<b>-950.88</b>	<b>-638.81</b>	<b>-670.16</b>	<b>-554.49</b>	<b>-426.00</b>	
<b>VII) Capital Employed</b>							
Business Assets	2814.00	3655.00	1930.18	875.70	874.80	882.00	
Business Related Assets	-	-	150.12	68.11	68.04	68.60	
Social Obligation Assets	-	-	64.34	29.19	29.16	29.40	
<b>Total (VII):-</b>	<b>2814.00</b>	<b>3655.00</b>	<b>2144.64</b>	<b>973.00</b>	<b>972.00</b>	<b>980.00</b>	
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>							
Business Assets	479.46	594.34	289.53	131.36	131.22	132.30	
Business Related Assets	-	-	11.11	5.04	5.03	5.08	
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>Total (VIII):-</b>	<b>479.46</b>	<b>594.34</b>	<b>300.64</b>	<b>136.40</b>	<b>136.25</b>	<b>137.38</b>	
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>-1447.35</b>	<b>-1545.22</b>	<b>-939.45</b>	<b>-806.56</b>	<b>-690.74</b>	<b>-565.38</b>	
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT from 03-04 to 06-07</b>	39.86				19.80	20.05	
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>					-670.94	-545.32	
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	-227.22%	-175.57%	-107.91%	-70.32%	-53.18%	-39.30%	
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	-170.23%			-70.32%	-46.24%		

Note: @ Estimates at the existing level of tariff moderated by TAMP

## Annex-II (o)

<b>KOLKATA DOCK SYSTEM</b>						
<b>Cost statement for Estate activity</b>						
<b>(Rs. in lakh)</b>						
Particulars	Actuals			@ Estimates	Estimates at proposed level	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
<b>I) Operating Income</b>						
Rent from Land	1992.56	3742.06	4277.42	8174.24	8510.00	8775.00
Rent from Building, Sheds and Godown	1313.54	1477.70	2190.29	1840.84	1910.00	1995.00
Miscellaneous	390.95	308.18	568.13	208.46	220.00	231.00
<b>Total (I):-</b>	<b>3697.05</b>	<b>5527.94</b>	<b>7035.84</b>	<b>10223.54</b>	<b>10640.00</b>	<b>11001.00</b>
<b>II) Operating Cost</b>						
Salaries & Wages	139.74	153.95	158.30	148.03	145.07	142.17
Stores	0.72	1.13	0.99	1.73	1.78	1.83
Fringe Benefits	12.87	19.94	17.60	16.45	16.95	17.46
General Expenses	760.04	795.38	639.03	857.56	821.61	775.43
<b>Subtotal:-</b>	<b>913.37</b>	<b>970.40</b>	<b>1015.91</b>	<b>1023.77</b>	<b>985.41</b>	<b>936.89</b>
Depreciation	12.08	11.80	12.38	12.64	12.89	13.15
Management & General Overheads	631.28	643.30	666.64	707.18	714.93	723.28
<b>Total (II):-</b>	<b>1556.73</b>	<b>1625.50</b>	<b>1694.93</b>	<b>1743.59</b>	<b>1713.23</b>	<b>1673.32</b>
<b>III) Operating Surplus (I - II)</b>	<b>2140.32</b>	<b>3902.44</b>	<b>5340.91</b>	<b>8479.95</b>	<b>8926.77</b>	<b>9327.68</b>
<b>IV) Finance &amp; Miscellaneous Income</b>	<b>348.27</b>	<b>638.59</b>	<b>712.70</b>	<b>405.03</b>	<b>405.03</b>	<b>405.03</b>
<b>V) Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	<b>235.31</b>	<b>257.27</b>	<b>170.87</b>	<b>186.92</b>	<b>188.92</b>	<b>186.92</b>
<b>VI) Net Surplus (III + IV - V)</b>	<b>2253.28</b>	<b>4283.76</b>	<b>5882.75</b>	<b>8698.06</b>	<b>9144.88</b>	<b>9545.79</b>
<b>VII) Capital Employed</b>						
Business Assets	4852.00	6977.00	231.62	239.40	236.70	254.70
Business Related Assets	-	-	18.02	18.62	18.41	19.81
Social Obligation Assets	-	-	7.72	7.98	7.89	8.49
<b>Total (VII):-</b>	<b>4852.00</b>	<b>6977.00</b>	<b>257.36</b>	<b>266.00</b>	<b>263.00</b>	<b>283.00</b>
<b>VIII) Return on Capital Employed</b>						
Business Assets	826.71	1134.53	34.74	35.91	35.51	38.21
Business Related Assets	-	-	1.33	1.38	1.36	1.47
Social Obligation Assets	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (VIII):-</b>	<b>826.71</b>	<b>1134.53</b>	<b>36.08</b>	<b>37.29</b>	<b>36.87</b>	<b>39.67</b>
<b>IX) Net Surplus after Return</b>	<b>1426.57</b>	<b>3149.23</b>	<b>5846.67</b>	<b>8660.77</b>	<b>9108.01</b>	<b>9506.12</b>
<b>X) 50% of actual net Surplus after return earned by KOPT. from 03-04 to 06-07</b>	<b>325.97</b>				<b>167.00</b>	<b>158.97</b>
<b>XI) Total Surplus earned by KOPT</b>				<b>8660.77</b>	<b>9275.01</b>	<b>9665.09</b>
<b>XII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>38.59%</b>	<b>56.97%</b>	<b>83.10%</b>	<b>84.71%</b>	<b>87.17%</b>	<b>87.86%</b>
<b>XIII) Net Surplus after Return as a % of Operating Income</b>	<b>59.55%</b>			<b>84.71%</b>	<b>87.51%</b>	

## Annex-III

## KOLKATA PORT TRUST

SCALE OF RATES  
GENERAL

## S.1 Short title of Commencement

The Scale of Tolls, Dues and Rates set out herein shall be called "SCALE OF RATES" of the Kolkata Port Trust and charges shall be levied by Kolkata Port Trust in terms of provisions of the Scale of Rates.

## S.2. Definition

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i) 'Ad valorem' in respect of exports shall mean FOB value of exports, as accepted by the Customs on the Shipping Bill.
- (ii) 'Ad Valorem' in respect of Imports shall mean CIF value of imports, as accepted by the Customs on the Bill of Entry.
- (iii) 'Board' shall have the same meaning as assigned to it in the Major Port Trust Act, 1963.
- (iv) 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (v) 'Day' in respect of Kolkata Dock System shall mean the period starting from 6.30 am of a day and ending at 6.30 am on the next day. 'Day' in respect of Haldia Dock Complex shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
- (vi) 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within Port premises beyond free period as specified in the Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo during the licence period.
- (vii) 'Foreign Going Vessel' shall mean any vessel other than coastal vessel, inland vessel, boat and flat.
- (viii) 'Full Container Load (FCL)' shall mean a container having cargo of a single Importer/Exporter.
- (ix) 'Haldia Dock Complex (HDC)' shall mean the Oil Jetties, Other Jetties, Wharves and Berths at Haldia and River Moorings at Haldia Anchorages.
- (x) 'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Board from time to time.
- (xi) 'IWT Cargo' / 'IWT Container' shall mean cargo/container, carried by Inland Vessel / barge/ boat/ flat through Inland Waterways but shall not include lighterage cargo/container.
- (xii) 'Inland Vessel' shall mean any vessel registered as such under the provision of the Inland Vessels Act, 1917.  
Note: The charges leviable on 'Inland Vessels' will also be applicable on vessels operating through riverine route between Bangladesh and KOPT under protocol.
- (xiii) 'Kolkata Dock System (KDS)' shall mean Netaji Subhash Dock, Kidderpore Dock, Sandhead, Saugor, River Anchorages, River Moorings, Budge-Budge Petroleum Wharves, Inland Vessel's Wharves and all other establishments of KOPT, excepting those specifically under Haldia Dock Complex.
- (xiv) 'Kolkata Port Trust (KOPT)' shall mean the corporate entity and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.

- (xv) 'Less than a Container Load (LCL)' shall mean a container having cargo of more than one Importers/Exporters.
- (xvi) 'Lighterage Cargo/ 'Lighterage Container' shall mean cargo/ container which the foreign going vessel/coastal vessel off-load/load at any river anchorage/mooring/ virtual jetty/ sandhead into/ from smaller vessels.
- (xvii) 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (xviii) 'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article / Package/ Container for rendering on board services by the port in the form of supply of manpower for loading / unloading operation.
- (xix) 'Overside Discharge/Shipment' shall mean the operation of unloading/loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge / shipment operation.
- (xx) 'Shore Handling Charges' shall mean charges on Cargo/Commodity/Article/ Package/Container for rendering shore services by the port in the form of supply of labour and /or equipment for transportation of cargo from hook point to stacking point, unloading of the same at the stacking point and subsequent loading for delivery, or vice-versa and in case of mechanical receiving of cargo shall also include charges for tipping of wagon by Wagon Tippler.
- (xxi) 'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the Port having not been shipped on board the vessel for which it was received in Port premises.
- (xxii) 'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
- (xxiii) 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/container from a sea going vessel/barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/Ports.
- (xxiv) 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the port limit and approaches or passing through the declared landing stage of the port, whether portage was provided by the port or not and shall include hooking/unhooking operation on shore, where necessary.
- (xxv) 'Week' shall mean 7 consecutive calendar days including holidays.

### S.3 General Principles of Assessment

- (i) The minimum weight/measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded of to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded of to the next higher whole unit of CBM.
- (ii) Rates applicable for a period/unit other than weight shall be applicable to the part of a period/unit thereof.
- (iii) Unless otherwise specified, if port equipment is booked for landing/shipment of cargo/container from/into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment hire charge as specified in Section 17.1 shall be levied on the vessel agent/owner.
- (iv) Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.

- (v) In case of FCL container, except the containers from/to ICDs/Customs Notified CFS, the charges related to container and the containerised cargo including the on-board (also for use of equipment if any), shore handling and storage charges thereon shall be levied on the owner of the cargo or his Clearing & Forwarding Agent/Handling Agent. However, port may recover such charges from Container Agents/ Main Line Operators (MLO) if the Container Agents/ Main Line Operators (MLO) applies for destuffing of FCL container in absence of Importer/Exporter arranging delivery/shipment of the container.

In case of LCL container, empty container and container from/to ICDs/Customs Notified CFS, the charges related to container and the containerised cargo including the on-board (also for use of equipment if any), shore handling and storage charges thereon shall be levied on the Container Agents/ Main Line Operator (MLO)s.

However, after destuffing or prior to stuffing, the cargo related charges, if any, shall be levied on the owner of the cargo or his Clearing & Forwarding Agent / Handling Agent.

- (vi) Storage charges on Containers have been denominated in US Dollar terms. However, charge in such case shall be recovered in Indian Rupee after conversion of US currency to Indian Rupee at the Reserve Bank of India's reference rates. The exchange rate prevalent on the date of entry of the vessel into port limit shall be reckoned as the date for such conversion.

However, if a container received for shipment is subsequently removed from docks without being shipped, the date of entry for such container in the port premises shall be reckoned as the date for this purpose.

- (vii) (a). Vessel related charges shall be levied on the Ship Owners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US Dollar terms, the charge shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to Indian Rupee at the Reserve Bank of India's reference rate. The date of entry of vessel into port limit shall be reckoned as the date for such conversion.
- (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers.
- (viii) (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo / container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). For the purpose of this concession, cargo/ container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (f). The charges for coastal cargo/ containers/ vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.



- (ix) In all cases where charges are levied in US Dollar terms, the exchange rate shall be reviewed once in every 30 days from the date of applicable exchange rate adopted initially in respect of storage charge for containers staying inside the Port for more than 30 days or in respect of vessel related charges for vessels staying in the Port for more than 30 days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (x) Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for KOPT's use shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (xi) No charge shall be levied on stores/ provisions supplied on board KOPT crafts/vessels.
- (xii) No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Port employees provided, the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all Port charges prior to commencement of the strike.
- (xiii) (a) Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b) There shall be penal berth hire equal to berth hire charges of one days berth hire charge for a false signal.
- (xiv) Interest on delayed payments / refunds:
  - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the KOPT shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b) The rate of penal interest will be 13%. The penal interest rate will apply to both the KOPT and the port users equally.
  - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the KOPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (xv) Before classifying any cargo under "unspecified category" or otherwise, if required, to know the nature of cargo for levy of Port charges, the relevant Customs classification shall be referred to in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.
- (xvi)(a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b) A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled for coastal rates.
- (d) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'Coastal' or 'Foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

- (e) The corresponding vessel related rates should be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.
- (xvii) For the purpose of charging, Shipper's Own Containers will be at par with the Marine Freight Containers
- (xviii) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the KOPT.
- (xix) (a) Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the KOPT can submit a suitable proposal to the TAMP.
  - (b) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
  - (c) The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned user(s).
  - (d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xx) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The KOPT may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
  - (b) The KOPT may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
  - (c) Provided that the KOPT should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

## PART - I

**Charges on Break-bulk and Bulk Cargo****S.4. Wharfage:**

S.4.1 Wharfage on Foreign cargo landed/shipped at any places within Kolkata port Trust shall be levied at the following rates, except where specified otherwise: -

Sl. No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof
<b>Liquids handled through pipeline</b>		
1.	Crude oil	76.50
2.	POL/POL products, CBFS or any other liquid/gas having a flash point of 23°C (73.4°F) and above and not specified below, ship's bunker.	76.50
3.	POL/POL Products or any other liquid/gas having a flash point of less than 23°C (73.4°F) and not specified below. (a) For quantity upto 50000 tonnes per Financial Year (b) On the quantity above 50000 tonnes per Financial Year	112.50 85.50
4.	L.P.G, Naphtha, Butadiene, Butane, Butene, Benzene, Py Gas, Propane Hexane and N-Hexane	85.50
5.	Vegetable Oil	45.00
6.	Molasses	27.00
7.	Acids, Fatty Acid, Mineral Oil, Tallow, Alcohols	58.50
<b>Liquids handled other than through pipeline</b>		
8.	All liquids including ship's bunker	76.50
<b>Cargo handled through mechanical system</b>		
9.	Export Iron Ore	36.00
10.	Export Thermal Coal	40.50
11.	All other types of coals not specified, Fertiliser, Fertiliser Raw materials, Soda Ash and all other dry bulks.	81.00
<b>Cargo handled other than through mechanical system</b>		
12.	Salt, Fly Ash	18.00
13.	Iron Ore, Sand	18.00
14.	Limestone, Bitumen, Pig Iron, Sponge Iron and other Ferrous metal, All types of Coal/Coke/Ore/other dry bulk cargo not specified.	36.00
15.	Wheat, Rice, Sugar, Pulses, Rapeseed, Cereals and their products, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Milk powder, Seeds of all kinds, Soda (Caustic or Ash), Cement, Clinker, Newsprint, Gypsum, Slag.	45.00

Sl. No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof
16.	Mill Scale, Magnesite, Granite, All types of scraps, Oil cake, Bone & Bone meal, Bran, Fire bricks and other Refractory materials, Mica block/flake/spitting/waste/scrap/powder, Non-ferrous metals of all kinds except Ingots of Zinc/Aluminium/Copper/Lead, C.I. Goods, Rock phosphate, Sulphur & Other Fertilizer raw materials, Finished Fertiliser, Asphalt pitch (including Coal Tar pitch), Lead concentrate, Carbon black, Jute, Gunnies, Jute products/waste/caddies/twist/cuttings, Hemp, Cotton, Cotton yarn/twist/waste/cuttings, Other vegetable fibres, Raw wool, Synthetic Resin, Asbestos raw /fibre, Synthetic yarn/rags, Cotton piece goods, Waste paper, Wood pulp, Plywood, Shellac, Seedlac, Glass sheet, Glass ware/products, Porcelain ware/products, Hides & Skins, Hosiery goods, Garment, Polymer and other chemicals in bag, Ship's store, Dunnage, Leather and its products, Project Material, Project Equipment, Machinery and Spares.	63.00
17.	Iron and Steel, Pipes & Tubes.	54.00
18.	Log, Timber, Veneer	94.50 per CBM or part thereof
19.	Car, any rubber tyre vehicle, cargo moving equipment, earth-moving equipment.	3600.00 per unit
20.	Charges for all other cargo not specified above	
	a) Import cargo	0.225% Advalorem
	b) Export cargo	0.18% Advalorem

**Note:** The lower rate specified in S.4.1, Sl. No. 3(b) shall be allowed by way of refund against claim lodged by the Importer/Exporter after close of a Financial Year. The same shall be calculated separately for each Dock System not considering the quantity handled at the other Dock System. The claim should be accompanied by details of quantity-handled vessel wise as well as payment particulars.

S.4.2 Wharfage on Coastal cargo landed/shipped at/ from any place within Kolkata port Trust shall be levied at the following rates, except where specified otherwise: -

Sl. No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof
1	Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets	Same as the rates for Foreign Cargo as specified at S.4.1
2	All Other Cargo	60% of the rates for Foreign Cargo as specified at S.4.1, subject to a maximum of Rs.50/- per tonne or part thereof.

S.4.3 For Transshipment cargo handled at berth, wharfage is payable at 75% of the applicable rate for landing and 75% of the applicable rate for subsequent shipment. The applicable rates shall be the rates specified at S.4.1 or S.4.2 depending on whether the same is foreign or coastal at the time of discharge/shipment as per definition under S.2.

For Transshipment cargo handled at Sandheads/Virtual Jetty/any other anchorage point/ mooring, wharfage shall be levied at the rate of Rs.18.00 per tonne or part thereof irrespective of the nature & description of the cargo.

S.4.4 For Crude Oil/POL/POL product discharged at Sandheads/Virtual Jetty/any other anchorage point/ mooring, for subsequent landing at berth or vice-versa in case of shipment, only one full wharfage shall be levied, even if the cargo operation takes place at both the dock systems. Each dock system in such cases shall realise 50% of the applicable wharfage.

S.4.5 For discharge/shipment of cargo at Sandheads/Virtual Jetty/ any other anchorage point/ mooring, other than the cargo specified at S.4.4, 90% of wharfage as specified at S.4.1 or S.4.2, as the case may be, shall be realised for discharge/ shipment at such point.  
In addition, if such cargo is carried by barge/boat/flat or any other vessel for unloading/loading at any berth/jetty/declared Inland Vessel Wharves belonging to port, wharfage shall be realised for such discharge/shipment at the following rates –

Sl. No.	Place of operation	Rates in Rs. Per tonne or part thereof
1.	Berth/ Jetty meant for handling sea-going vessel	
	a) Iron Ore	4.50
	b) All other Cargo	18.00
2.	Declared Inland Vessel Wharves of KOPT	4.50

S.4.6 On IWT cargo loaded/unloaded at any berth/jetty/declared Inland Vessel Wharves belonging to port, wharfage shall be realised at the following rates subject to minimum of Rs.9.00 per tonne or part thereof.

Sl. No.	Place of operation	Rates in Rs. Per tonne or part thereof
1.	Berth/jetty meant for handling sea-going vessel	50% of wharfage as specified at S.4.1
2.	Declared Inland Vessel Wharves of KOPT	
	a) Fly Ash	9.00
	b) All Other cargo	18.00

S.4.7 Wharfage shall be levied separately by each dock system for cargo operation within their system unless otherwise specified in this Scale of rates.

S.4.8 On shutout cargo/stock cargo, which is taken back from Port premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, on-board handling charges & shore handling charges, as may be applicable, shall be levied if labour and/or equipment are/is supplied by port for handling of cargo.

No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.

S.4.9 Due to some operational reason if any cargo is landed from a vessel for subsequent shipment by the same vessel, wharfage shall be levied @ Rs.90.00 per tonne or part thereof.

S.4.10 On liquid cargo transferred through pipeline between HDC and KDS or from any other point to KDS/HDC or vice-versa, 50 % of the wharfage shall be levied at the dock system where it is so transferred.

S.4.11 On unspecified cargo, which is sold by auction, tender or otherwise where the CIF/ FOB value is not available, wharfage shall be levied @ Rs.180/- per tonne or part thereof.

**S.5. On board handling charges:**

S.5.1 For supply of KOPT's manpower for handling of Foreign cargo on board the vessel for loading/ unloading operation, charges at the following rates shall be levied on the Vessel Agents or Importer/Exporter or his Clearing Forwarding Agent/Handling Agent.

Sl.No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof
1	All types of Coal, Coke and Ore, Limestone, Other Dry Bulk cargo not specified discharged/shipped by use of Grab/Magnet.	27.00
2	Iron and Steel, Pipes & Tubes,	72.00
3	All other cargo except those specified at Sl. No. 1, 2, 4 & 5	36.00
4	Log, Timber, Veneer	22.50 per CBM
5	Car, any rubber tyre vehicle, cargo moving equipment, earth moving equipment discharged/shipped by use of slings.	45.00 per unit

S.5.2. For supply of KOPT's manpower for handling of Coastal cargo, other than Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets, on board the vessel for loading/ unloading operation, charges at the rate of 60% of the rates specified at S.5.1 shall be levied on the Vessel Agents or Importer/Exporter or his Clearing Forwarding Agent/Handling Agent. For Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets the rates shall be same that of foreign cargo.

S.5.3 For handling Coking coal all types of Coke, Lime stone, Sulphur, Rock phosphate and Cement in bulk, Cleaning Charges @ Rs.1/- per tonne shall be levied in addition to all other charges.

**Note for Section 5.**

- (i) In case of Coking coal, HDC provides equipment support on board the ships (except those handled through mechanical system at HDC or/and at berth(s) licensed under Section 42 of the Major Port Trust Act, 1963). Where HDC cannot provide such equipment support, a rebate of Rs.2.50 per tonne shall be allowed if the importer arranges the equipment.
- (ii) On board handling charge is not leviable in cases where wharfage is realised on cargo for handling through pipeline or for handling through mechanical system.
- (iii) For shifting of cargo on board, without passing through the quay, 1.5 times of the applicable On board handling charges shall be levied.

**S.6. Shore handling charge:**

S.6.1 Charges shall be levied at the following rates for rendering shore handling services to foreign cargo as specified in the definition of 'Shore Handling Charges' at S.2 (xx) and for such other services as specified below.

Sl. No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof.	
		Labour only	Labour & Equipment
1.	Bag cargo and packages (where handling is entirely done manually by using handcart only, if necessary)	22.50	-
2.	Iron and Steel, Pipes & Tubes	18.00	108.00

Sl. No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof.	
		Labour only	Labour & Equipment
3.	All other break bulk cargo for which rates otherwise not specified— (per Pkg. Or Unit weight)		
	a) Less than 5 tonne	18.00	36.00
	b) 5 tonne to less than 10 tonne	18.00	67.50
	c) 10 tonne to less than 20 tonne	18.00	135.00
	d) 20 tonne to less than 40 tonne	18.00	180.00
	e) 40 tonne and above	18.00	360.00
4.	i) Tippling of Thermal Coal wagon by Wagon Tippler	-	40.50
	ii) Manual unloading of Thermal Coal Wagon -	27.00	-
	iii) Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point.	36.00	40.50
	iv) Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from stack point/unloading point to Hook point, including loading at stack point/unloading point and unloading at hook point as well as heaping of cargo for vessel feeding.	49.50	54.00
5.	i) Tippling of Iron ore wagon by Wagon Tippler	-	36.00
	ii) Manual unloading of Iron Ore Wagon	36.00	-
	iii) Transfer of Iron Ore (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point.	40.50	45.00
	iv) Transfer of Iron Ore (other than through mechanical system), from stack point/unloading point to Hook point, including loading at stack point/unloading point and unloading at hook point as well as heaping of cargo for vessel feeding.	49.50	58.50
6.	All types of dry bulk cargo not specified above (other than the cargo landed from or shipped/ to be shipped through Mechanical System)	63.00	81.00
7.	Logs, Timber, Veneer	18.00 per CBM	36.00 per CBM

S.6.2 For supply of KOPT's manpower and/or equipment for shore handling of Coastal cargo, other than Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets, charges at the rate of 60% of the rates specified at S.6.1 shall be levied. For Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets the rates shall be same as that of foreign cargo.

**Note for Section 6.**

- Port reserves the right to supply /not to supply labour or/and equipment for shore handling operation other than in case of tippling of wagon.
- If the Port provides only part of the services specified in the definition of 'Shore Handling Charge' under S.2(xx), 50% of the shore handling charges specified at Sl. No. 1, 2, 3 and 7 of S.6.1 shall be levied. This clause shall not be applicable for not providing Tippling, which is a stand alone service.
- No Shore handling charge shall be levied where port provides none of the services specified in the definition of 'shore handling charge' under S.2(xx) and where wharfage is realised on cargo for handling through pipeline.

- iv) If, after Tippling of wagon, the other shore handling services specified under S.2(xx) is provided, in full or in part, the applicable charge for the said services shall be levied, in addition to Tippling Charge.
- v) In case the manual unloading of Thermal Coal wagon and/or manual loading of Thermal Coal is done at the option of the Port, a rebate of 30% in the rates specified under Sl. No. 4 (ii), (iii) and (iv) shall be allowed.

### S.7. Demurrage on Cargo:

S.7.1 Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

Sl. No.	Description	Demurrage-free period
1.	Hazardous-I cargo	Actual date of landing
2.	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1,3 & 4	3 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery, non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan, Log, Timber and Veneer.	6 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
4.	Cargo imported by voluntary/relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General.	30 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.

#### Note:

- i) Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge. However, KOPT may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to Port. In such cases, a vessel may have more than one LLD.
- ii) For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KOPT's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT's non-operational days fall on Sundays.

After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT's non-operational days.

S.7.2 Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No.	Type of cargo	Rate in Rupees per tonne per day or part thereof.	
		For the first 15 days.	16 <sup>th</sup> day onwards
1.	Hazardous – I	153.00 per tonne	180.00 per tonne
2	All other cargo	36.00 per tonne	54.00 per tonne

S.7.3 Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No	Type of cargo	Rate in Rupees per CBM per day or part thereof.		
		For the first 7 days.	8 <sup>th</sup> to 14 <sup>th</sup> day	From 15 <sup>th</sup> day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	5.40	10.80	16.20



- S.7.4 No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, after the 31<sup>st</sup> day, demurrage on such cargo shall be levied @ Rs.36.00 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.
- S.7.5 Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of Rs.153/- per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.
- S.7.6 Demurrage shall be levied on shutout cargo/ stock, other than Hazardous I cargo, @ Rs.9.00 per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped. If shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of S.7.4 shall apply.
- S.7.7 On cargo/commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ Rs.36.00 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.
- S.7.8 On uncleared /Customs confiscated cargo sold by auction or tender or private agreement or in any other manner demurrage shall be levied at the rates specified at S.7.2 or S.7.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.
- S.7.9 The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the KOPT is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the port when requested by the user.

#### S.8. Transportation

- S.8.1 The following charges shall be levied on cargo, for which KOPT shall undertake any transportation (excluding loading and/or unloading) not covered under Shore Handling Charge.

Sl.No.	Description	Rate in Rs. per tonne or part thereof.
1.	Within the dock	31.50
2.	From one dock enclosure to another dock enclosure within the same dock system.	45.00

#### S.9. Loading /Unloading/Re-stacking charge

- S.9.1 The following charges shall be levied on cargo, for which KOPT shall undertake any loading/unloading/re-stacking not covered under Shore Handling Charge.

Sl.No.	Description	Rate in Rs. Per tonne or part thereof.
1.	Article/package weighing less than 1 tonne	18.00
2.	Article /package weighing 1 tonne. & above but less than 10 tonne	36.00
3.	Article/package weighing 10 tonne & above but less than 20 tonne	45.00
4.	Article/package weighing 20 tonne & above but less than 40 tonne	90.00
5.	Article/package weighing 40 tonne & above	225.00

**S.10. Rebate  
At HDC:**

Rebate on Wharfage shall be allowed in applicable cases as detailed below: -

- (a). If any consignee/ consignor handles Crude Oil more than 6.50 million tonnes per financial year, On-board and wharfage charges shall be levied @ Rs.76.50 per tonne on first 6.50 million tonnes and @ Rs.67.50 per tonne on quantity beyond 6.50 million tonnes.
- (b). If a Vessel discharges more than 25000 tonnes of coking coal/ limestone/ fertiliser/ raw material for fertiliser in a single call at HDC a rebate of 10% shall be allowed on On-board and wharfage charges on quantity exceeding 25000 tonnes.
- (c). If a Vessel loads more than 25000 tonnes of Thermal Coal in a single call at HDC, a rebate of 10% shall be allowed on on-board and wharfage charges on quantity exceeding 25000 tonnes.

**At KDS:**

Importer/ Exporter shall be granted a rebate on wharfage on the basis of each of the cargo handled by them through KDS as mentioned below, during a financial year.

Sr. No.	Type of Cargo	Tonnage handled	Quantum of Rebate on applicable wharfage
(a).	Coking Coal, Sugar, Pulses, Wheat, Rice, Jute and Jute products, Iron & Steel, Log, Sulphur, Rock Phosphate, Finished Fertiliser, Vegetable Oil, CI Goods, LPG	Upto 75000 tonnes	NIL
		75001 to 100000 tonnes	10%
		Above 100000 tonnes	15%
(b).	Crude Oil, POL and its products	Upto 4000000 tonnes	NIL
		4000001 to 7500000 tonnes	10%
		Above 7500000 tonnes	15%

Note: The above said rebate shall be granted in the form of refund of wharfage at the end of every financial year (i.e. 1<sup>st</sup> April to 31<sup>st</sup> March) on submission of documents by the Importers/ Exporters in support of the throughout achieved.

## PART - II

**CHARGES ON CONTAINER AND CONTAINERISED CARGO  
HANDLED AT KOLKATA PORT TRUST (KOPT)**

**S.11 Wharfage on container and containerised cargo**

S.11.1 Wharfage on Foreign container and containerised cargo (other than ICD container) shall be levied at the following rates:-

Sl. No	Type	Rate in Rupees per TEU					
		KDS				HDC	
		Import			Export	Import	Export
		Category-I	Category-II	Category-III			
1.	Loaded	1980.00	3800.00	5580.00	1980.00	1980.00	1980.00
2.	Empty	405.00			405.00	405.00	405.00

**Note:**

- 'Category-I' means container-containing cargo consigned to Nepal, Bhutan and cargo other than that of 'Category-II' and 'Category-III'.
- 'Category-II' means container (other than for Nepal and Bhutan) containing Edible Oil/ Non-Edible Oil, Ferrous/ Non-ferrous Alloys, Pig Leads and All types of Metal Ingot.
- 'Category-III' means container (other than for Nepal and Bhutan) containing Electric & Electronic goods, All types of Chemicals, Resin, Wine & Beverages, Machinery & Spares, Ball Bearings, Paper & Paper Products (other than Newsprint), Polythene Granules, Personal Effect, Diplomatic Goods, Silk.
- In case of import container containing more than one 'Category' cargo, the higher rate shall be levied.
- If the shutout export loads container or container received without shipment paper is taken delivery instead of being shipped, 50% of the Wharfage specified at Section-11 shall be levied. In addition, Shore handling charges and other charges shall be levied for the operations actually undertaken for such container.
- If the containerised export cargo is destuffed and taken delivery as break-bulk, 50% of Wharfage as specified at S.4 shall be levied. In addition, all other charges shall be levied on such container for the operations actually undertaken for such cargo and container.

S.11.2 Wharfage on Foreign container and containerised cargo destined to/ from ICD (other than Cossipore ICD) shall be levied at the following rates: -

Types	Rate in Rupees per TEU	
	ICDs at Delhi (Tughlakabad/Dadri), Ludhiana, Kanpur, Varanasi, Bhadoi, Jaipur, Nagpur, Jamshedpur, Balasore, & Fatwa	All other ICDs
Loaded	90.00	1080.00
Empty	45.00	270.00

S.11.3 On coastal container and containerised cargo, wharfage shall be levied at 60% of the rates specified at S.11.1 or S.11.2, as the case may be.

S.11.4 On IWT container and containerised cargo, including those of Bangladesh moving through IWT mode, wharfage shall be levied at the following rates:-

Types	Rate in Rupees per TEU	
	Loaded	Empty
Containers from/to ICDs at Delhi (Tughlakabad/Dadri), Ludhiana, Kanpur, Varanasi, Bhadoi, Jaipur, Nagpur, Jamshedpur, Balasore, & Fatwa.	90.00	45.00
All other ICDs and Non-ICDs container	630.00	90.00

**S.12. On board Handling charge on container**

- S.12.1 In case of Foreign containers (both loaded and empty), On board Handling charge @ Rs.247.50 per TEU shall be levied for providing on board labour/ manpower for landing/shipment of container. For providing any equipment support, the same shall be levied separately.
- S.12.2 In case of Coastal Containers (both loaded and empty), On board Handling charge shall be levied at 60% of the rate applicable for Foreign containers as specified at S.12.1. For providing any equipment support, the same shall be levied separately.
- S.12.3 On Board handling charge is not applicable where deployment of Calcutta Dock Labour Board (CDLB) gang is a statutory requirement.
- S.12.4 If an Importer/ Exporter handles between 51 TEU's to 100 TEU's in a single call of a vessel at HDC by way of Import and/ or export, a rebate of 5% shall be allowed on charges at S.11.1 (Sl. No.1) and S.12.1.
- S.12.5 If an Importer/ Exporter handles above 100 TEU's in a single call of a vessel at HDC by way of import and/ or export, a rebate of 10% shall be allowed on charges at S.11.1(Sl. No.1) and S.12.1.

**S.13. Shore Handling charges on container**

- S.13.1 In case of Foreign containers (both loaded and empty), Shore Handling charges at the following rates shall be levied for providing shore handling services:

Sl. No.	Services	Rate in Rupees per TEU		
		Where port provides all labour and equipment services	Where port provides part of the labour/ equipment services	Where port provides no labour and equipment services
1.	Transportation from quay to Container Yard or vice-versa, including lift-on at quay & lift-off at yard.	198.00	49.50	Nil
2.	Transportation from Container Yard to Port Container Freight Station and back to Container Yard including Lift-on at container yard, Lift-off at Port CFS, subsequent Lift-on at Port CFS and Lift-off at container yard, or vice-versa.	495.00	247.50	Nil
3.	Lifting of container from Container Yard to Railway flat, or vice-versa.	162.00	63.00	Nil
4.	Lifting of container from Container Yard to truck, or vice-versa	148.50	49.50	Nil

- S.13.2 In case of Coastal Containers, Shore handling charges shall be levied at 60% of the rate applicable for foreign containers as specified at S.13.1 for providing shore handling services.
- S.13.3 Importer/ Exporter shall be granted on the additional TEUs handled in excess of 1200 TEUs in a financial year at KDS, a rebate of 10% on rates specified under S.11.1(Sl. No.1) and S.13.1.

**S.14 Charges for Miscellaneous Services rendered to container/container vessel.**

S.14.1 For the services not covered under S.11, S.12 & S.13. miscellaneous charges on loaded/ empty container shall be levied at the following rates:-

Sl. No.	Services	Rate in Rs. per TEU
1.	Shifting of containers on board via quay head <b>Note:</b> For use of port equipment additional charge as specified at Sl. No. 5 and 8, as the case may be, shall be levied	630.00
2.	Transportation of container by port equipment for operation not included in any charge under Sections 13: -	
	a) Within same berth	270.00
	b) Between two berths	360.00
3.	Supply of power to Reefer Container	135.00 per 4 hrs or part thereof
4.	Lift on/Lift off/Re-stacking by port equipment not included in the services mentioned at S.13 or any other services under S.14.	324.00
5.	Use of Port equipment (other than Mobile Harbour Crane/ Rail Mounted Quay Crane) for ship/barge to shore discharge or vice-versa. or for any other on board operation.	432.00
6.	Stuffing /De-stuffing (i). Where operation inside & outside container is done by port:- (a). Where CDLB gang is required to be booked. (b). Where CDLB gang is not required to be booked and operation inside and outside is done by Port labour.  (ii). Where operation inside container is done by agencies other than by port: - (a). Operations outside container are carried out by port. (b). Operations outside the container are done by agencies other than Port  (iii). Where operation inside the container only is done by port (in part or full).	2700.00 270.00  900.00 112.50  135.00
7.	For services provided to Container loaded with Hazardous -I cargo including deployment of fireman in addition to other charges.	900.00
8.	Use of Rail Mounted Quay Crane (RMQC)/Mobile Harbour Crane (MHC) for ship/barge to shore discharge or vice-versa or for any other operation.	750.00
9.	Use of Mobile Harbour Crane (MHC)/ Rail Mounted Quay Crane (RMQC)/ any other port equipments for opening of Hatch Cover and replacing it.	2000.00

**Note for Sections 11, 12, 13 & 14**

- Charges for handling of containers above 20' and upto 40' in length shall be 1.5 times the rates specified at S.11, S.12, S.13, & S.14. Charges for handling of container above 40' shall be 2 times the rates specified at S.11, S.12, S.13, & S.14.
- Where rates include services inclusive of port equipments, the same excludes the service of MHC/RMQC. For use of MHC/RMQC rates specified at S.14, Sl. No. 8 shall be levied, as the case may be.
- The rates specified under S.11.2 shall also be applied to containers carried by Railway from/to destinations other than ICDs (excepting Cossipore), which are landed/ shipped through KOPT.
- If only one operation is carried out, half of the Hatch cover handling charge rates specified at Sl. No.14, Sl. No.9 shall be levied.

**S.15. Storage charge on container and containerised cargo.**

**S.15.1** Storage charge on loaded import container other than those specified at S.15.2, S.15.4 and S.15.8 shall be levied at the following rates: -

Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
First 3 days after the day of landing	Free	Free
From the 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	4.50	200.79
From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	6.75	301.18
From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	13.50	602.37
From the 31 <sup>st</sup> day onwards	27.00	1204.74

**S.15.2** Storage charge on loaded import container, containing relief commodities, shall be levied at the following rates: -

Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
First 3 days after the day of landing	Free	Free
From the 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	4.50	200.79
From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	5.40	240.95
From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	6.75	301.18
From the 31 <sup>st</sup> day onwards	9.00	401.58

**Note: -** Relief commodities for the purpose of S.15.2 shall mean the cargo imported by voluntary /relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others, as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. or Govt. of Nepal/Bhutan or their local Consulate General.

**S.15.3** Storage charge on loaded export/stock container, excepting ICD containers (other than that from Cossipore and container loaded with Hazardous -I cargo) shall be levied at the following rates.

Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
First 10 days from the day of receiving /stuffing	Free	Free
From the 11 <sup>th</sup> to 15 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
From 16 <sup>th</sup> day onwards	3.15	140.55

**S.15.4** Storage charge on loaded import ICD container, excepting that for Cossipore and those loaded with Hazardous -I cargo, shall be levied at the following rates.

Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
First 20 days after the day of landing.	Free	Free
From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
From the 31 <sup>st</sup> day onwards	4.50	200.79

**S.15.5** Storage charge on loaded export ICD container, excepting that from Cossipore and those loaded with Hazardous -I cargo, shall be levied at the following rates.

Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
First 20 days from the day of receiving	Free	Free
From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
From the 31 <sup>st</sup> day onwards	4.50	200.79

S.15.6 Storage charge on import empty containers shall be levied at the following rates.

Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
For the first 3 days after the day of landing	N I L	Free
From 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
From 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	4.50	200.79
From 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	6.75	301.19
From 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	9.00	401.58
From the 31 <sup>st</sup> day onwards	13.50	602.37

S.15.7 Storage charge on export/stock empty containers shall be levied at the following rates.

Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
First 3 days from the day of receiving.	Free	Free
From 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
From 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	4.50	200.79
From 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	6.75	301.19
From 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	9.00	401.58
From the 31 <sup>st</sup> day onwards	13.50	602.37

S.15.8 Storage charge on loaded import/ export containers containing Hazardous-I cargo shall be levied 1.25 times the storage charges applicable for normal loaded import/ export containers.

S.15.9 Storage charge on loaded transshipment container (including cargo other than Hazardous – I cargo) shall be levied at the following rates: -

Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
First 20 days after the day of landing.	Free	Free
From 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
From 31 <sup>st</sup> day onwards	4.50	200.79

#### NOTE FOR SECTION 15

- For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and the KOPT's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT's non-operational days fall on Sundays. After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT's non-operational days.
- On container above 20' and upto 40' in length, storage charge shall be levied @ 2 times the rates specified at S.15. and on containers above 40' in length, storage charges shall be levied at @ 3 times the rates specified at S.15.
- The day of landing of import load and empty container /transshipment container (except container loaded with Hazardous-I cargo) shall be the last landing date of the vessel by which the container is imported under a single call to a specific Dock System. For container with Hazardous-I cargo the date of landing for the purpose of Storage charge shall be the actual date of landing.
- Last Landing Date (LLD) is the date on which the vessel completes her import discharge. However, KOPT may declare any other date as such LLD for container already discharged from the vessel, when the vessel is not doing cargo operation work in the working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to port. In such cases; a vessel may have more than one LLD.

5. Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the containers and for export containers the free period shall commence from the time containers enter the terminal.
6. In case of export load container, which has been stuffed inside the docks, the date of commencement of stuffing with export cargo shall be reckoned as the first day to ascertain rate as per S.15.3.
7. In case, loading of import load container for the purpose of delivery cannot be done by KOPT within 24 hours from the time of entry of the truck/trailer, as indicated in the entry gate pass (EGP) at KDS /issuance of Loading Order at HDC or such other documents as may be decided by KOPT from time to time, 75% rebate on the storage charge shall be allowed for the period during which such containers are not loaded beyond the said 24 hours. The aforesaid rebate shall be allowed provided the container is being loaded from the area where only port equipment is used exclusively. Such rebate shall not apply when importer applies for advance loading prior to submission of complete delivery documents.
8. The Storage charges on abandoned FCL container/Shipper Owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of the container whichever is earlier subject to the following conditions: -
  - (a)
    - i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time; or
    - ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the conditions that,
      - a) the Line/MLO shall resume the custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
      - b) the Line/MLO shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (b) The container agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines/MLO for de-stuffing the cargo or removal of the load container from the port premises.
  - (c) Where the container is seized/confiscated by Customs Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo, subject to the line's observing the necessary formalities & bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line/Consignee from the port premises to the Customs' bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
9. No free storage period shall be allowed for export load container received at docks but subsequently taken back without being shipped. For such containers the highest rate specified at S.15.3 shall apply from the date of receiving till the date of removal from port premises.
10. No free storage period shall be allowed for export load container received at docks if subsequently de-stuffed and the cargo is taken back from port premises. For such containers the highest rate specified at S.15.3 shall apply from the date of receiving till the date of de-stuffing and on cargo the rate specified at S.7.6 shall be applied from the date following the date of de-stuffing till the date of delivery.
11. If during the course of stayal of a Container inside Dock Premises any change in status of the Container from Load to Empty or vice versa is effected, the free period for the said Container shall be calculated for each stage separately.
12. No storage charge shall accrue for the period during which the KOPT is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.



**P A R T - III**  
**MISCELLANEOUS CHARGES**

**S.16. Miscellaneous charges**

S.16.1 Charge at the following rates shall be levied for miscellaneous services: -

Sl. No.	Description	Rate in Rupees.
1.	Issue of duplicate short landing certificate /Out -Turn Report or any certificate or amendment.	40.00 per certificate / report / amendment.
2.	a) Gazette & Advertisement cost of sale.	100.00 per publication.
	b) Cost of sale of berthing list/movement/ gate notice to the trade.	2.00 each. Monthly subscription Rs.40/- each. Yearly subscription Rs.450/- each.
3.	Supply of tally staff for tallying loading / unloading of wagon at siding.	200.00 per axle.
4.	Supply of staff for escorting lorry.	400/- per shift per head.
5.	Deployment of extra labours (on requisition by port users).	300.00 per shift per labour
6.	Use of KOPT Road Weigh bridge	4.00 per ton subject to a minimum of Rs.20.00 for an empty vehicle and Rs 40.00 for a loaded vehicle.
7.	Gate delivery / receiving charge on cargo on which Wharfage charge is not levied.  Note: Gate delivery / receiving charge is leviable when the KOPT provides the service with reference to the cargo handled by it.	22.50 per ton
8.	Hire of Locomotive	2500.00 per hour subject to a minimum of Rs 10000.00
9.	Stabling charge on non-commissioned wagon or wagon owned by party other than Indian Railway.	12.00 per axle per day. For haulage of such wagon locomotive hire charge shall be levied as specified under Sl. No. 8.
10.	Infringement, local haulage and wagon demurrage charge.	Rate as decided/sanctioned by the Rly. Board from time to time shall be levied & will be effective from the date of receipt of Railway. Notification by KOPT.
11.	Consolidated charge on rail borne cargo on wagons arriving in KDS Rly. System.	
	a) On wagons not carrying containers loaded or un-loaded at berth/shed inside the Dock/Jetty	12.00 per ton on marked carrying capacity of the wagon.
	b) On wagon not carrying containers loaded or un-loaded at sidings or places outside the Docks.	35.00 per ton on the marked carrying capacity of the wagon.

Sl. No.	Description	Rate in Rupees.
12.	Hiring charge for each of the following port Equipment: -	
a)	Mobile / wrecking Crane	3000.00 Per shift
b)	Forklift	1000.00 - do -
c)	Shore Crane	1200.00 - do -
d)	Tractor	500.00 - do -
e)	Trailer: -	
	i) Upto 10 MT SWL	500.00 Per shift.
	ii) Above 10 MT SWL	750.00 - do -
f)	Pay loader	
	i) Upto 1 Cu.m capacity	2500.00 Per shift.
	ii) Above 1 Cu.m capacity	5000.00 - do -
g)	Hand Truck	25.00 - do -
h)	Air Compressor	1250.00 - do -
i)	Bull Dozer 10 MT and above	7000.00 - do -
j)	Bull Dozer less than 10 MT	3500.00 - do -
k)	Cantilever Crane	20000.00 - do -
l)	Floating Crane (above 30 tonne capacity)	30000.00 per equipment per shift
m)	Toplift Truck/Reach Stacker	13000.00 - do -
n)	Spreader (20 Ft.)	1500.00 - do -
o)	Use of fire fighting apparatus and equipment excluding use of fire floats.	2000.00 Per hour plus consumables at cost.

S.16.2 For haulage of wagon to any Railway weighbridge for weighment/re-weighment, locomotive hire charge, as specified under Sl.No.8 of S.16.1, shall be levied. This is in addition to re-weighment charge as fixed by the Railway Board from time to time.

S.16.3 In case a wagon after arriving at Kolkata dock Railway system is re-booked without unloading, Consolidated charge, as specified under Sl No. 11 of S.16.1, shall levied only once.

S.16.4 On wagon carrying export cargo unloaded at places other than berth/shed inside the Dock/Jetty and if shipped subsequently through KDS, Consolidated charge at the rate specified under Sl.No.11 (a) of S.16.1 shall be levied, provided the exporter/his agent submit documents in support of such shipment which is acceptable to KOPT.

S.16.5 For vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT, a rebate of 50% shall be allowed on the Shore crane hire charge specified at S.16.1, Sl. 12(c).

S.16.6 Where Surveyor/Valuer is appointed by KOPT for valuation of any cargo for the purpose of sale, the cost of such valuation shall be recovered from the Importer or his Clearing Agent if the cargo is taken delivery by them prior to sale.

**S.16.7 Permit Licences:-**

Charges shall be levied at the following rates for issue/renewal of permits/ licences for entering into or operating at Docks, Jetties, Wharves and Ghats Where applicable.

Sl.No.	Description	Rate in Rs.
1.	Dock Permit per person	5/- per daily permit (maximum 12 hrs. validity). 135/- per monthly permit 375/- per quarterly permit 160/- per biennial permit

2.	Dock Permit for Watchman on board the vessel.	400/- Per biennial permit
3.	Dock Permit per vehicle/ trailer and circular permit for vehicle carrying ship's gear and stores (inclusive of overnight stay).	25/- per daily permit 2,000/- per annual permit
4.	Dock Permit for mobile crane/ Reach Stacker/ Toplifter for handling container (inclusive of overnight stay)	100/- per daily permit 9,000/- per annual permit
5.	Dock Permit for Fork-lift/ Container carrying trailer or any other handling equipment (inclusive of overnight stay).	60/- per daily permit 5,400/- per annual permit
6.	Dock Permit for cart (inclusive of overnight stay).	10/- per daily permit 1,100/- per annual permit
7.	Permit for Hawkers/Vendors.	750/- per annual permit
8.	Ship personnel permit book (consisting of 50 permits).	500/- per book
9.	Clearing & Forwarding/ Handling Agents Licence.	200/- per licence for 1 month 2,160/- per licence for 1 year 5,400/- per licence for 3 years 7,200/- per licence for 5 years
10.	Jetty Sircar's/Cooper Licence (inclusive of Dock entry).	120/- per licence for 1 month. 1,080/- per licence for 1 year. 2,600/- per licence for 3 years. 3,600/- per licence for 5 years.
11.	Ship Repairing/Ship Chandling/Ship Survey/ General on Board services (GOS)/Ship Breaking Licence.	2,200/- per licence per year.
12.	Stevedoring Licence	10,000/- per licence for 2 years.
13.	Licence for occupation of Panda seats at CDS.	30/- per monthly licence.
14.	Licence for occupation of 1 Sq.mtr. of space or for temporary construction at any place in the Inland Vessel Wharves at CDS.	6/- per day. 270/- per quarter.
15.	Licence for occupation of 1 Sq.mtrs. of space or for temporary construction at any place in the Inland Vessel Wharves at HDC.	5/- per day. 150/- per quarter.
16.	Permit for using Truck Terminal at HDC Per truck/ lorry/trailer.	15/- per daily permit. 300/- per monthly permit.

- 16.8. In case of damage/ loss, charge for issue of duplicate/ triplicate permit/ licence shall be levied at 50% of the rate applicable for the original. For permit issued free of cost such charge shall be 25% of the rate provided for similar permit at section-16.7
- 16.9. For any amendment in the permit/licence, amendment charge as mentioned at section-16.1 Sl.No.1 shall be levied.

- 16.10. In case of licenses issued under Sl. No.11 & 12 of section- 16.7 the application for renewal shall be submitted at least one month before the date of expiry of the licence. Application received after the period specified above, shall be liable to an additional fee of 25% of the original.

#### PART - IV

#### CHARGES RELATED TO SHIP-BREAKING

##### S.17 Ship breaking charges

- S.17.1 For Ship breaking activities in KOPT, Ship breaking charge @ Rs. 120/- per LDT shall be levied.

##### Notes:

1. LDT for the purpose of levy of charges under any clause of this Part of the Scale of Rates shall mean the LDT of the vessel declared at the time of obtaining ship-breaking permission from KOPT.
2. The rates includes charges for occupation of ship breaking berth along with adjacent land area (including beaching area) of 3250 Sq.m. for the specified period as mentioned below: -
 

i)	For Vessel upto 2000 LDT	35 days
ii)	For Vessel of 2001 LDT to 3000 LDT	40 days
iii)	For Vessel of 3001 LDT to 5000 LDT	50 days
iv)	For Vessel of 5001 LDT to 8000 LDT	60 days
v)	For Vessel of 8001 LDT and above	70 days
3. The number of days mentioned at Note-2 shall commence from the day following the day on which KOPT grant specific permission for ship breaking of the vessel for which application has been made or the day on which the vessel is placed at the nominated ship breaking berth, whichever is later.

- S.17.2 If any ship-breaking berth is under the occupation of a ship breaker and he brings in any ship before completion of ship breaking of the earlier vessel, then that ship breaker shall have the priority over the others in respect of allocation of that particular berth for the vessel he so brings in. The number days in such cases shall be calculated in the same manner as has been stated in the S.18.1, Note-3

- S.17.3 The charges for additional land area, other than the quantum of area specified at S.17.1, Note-2 shall be levied extra as per relevant land schedule.

- S.17.4 In cases, no additional land area at Off 29 KPD berth is available, the period specified at S.17.1, Note-2 shall be increased by 10 days.

- S.17.5 Separate charges shall be levied for supply of port equipment, supply of electricity by port, deployment of port fire service and port fire personnel.

- S.17.6 If breaking of a vessel is extended beyond the period specified at S.17.1 or S.17.4, as the case may be, charges at the following rates shall be levied extra for the period of extension.

		Rate in Rs. per LDT per day.
i)	For vessel upto 2000 LDT	11.00
ii)	For vessel of 2001 LDT to 3000 LDT	10.00
iii)	For vessel of 3001 LDT to 5000 LDT	8.00
iv)	For vessel of 5001 LDT to 8000 LDT	7.00
v)	For vessel of 8001 LDT and above	6.00

- S.17.7 For completion of ship-breaking before the period specified in S.17.1 and Section-17.4 above, a rebate @ 0.5% of the rate specified at S.17.1 above shall be allowed for each day of saving subject to maximum of 10% of the rates.

- S.17.8 Vessel arriving at Kolkata Port for the purpose of dismantling only is exempted from payment of any Port Dues and Towage & Pilotage charge.

- S.17.9. For the period vessel is awaiting breaking, the Berth Hire and Mooring Hire, as the case may be, shall be shall be levied at the following rates:-

i)	For the first 5 days-	15% of the rates specified at S.20.1 or S.21.1
ii)	For the next 10 days-	10% of the rates specified at S.20.1 or S.21.1
iii)	Thereafter-	5% of the rates specified at S.20.1 or S.21.1

**Note:** Vessel awaiting breaking shall mean and include the period a vessel is awaiting breaking after discharge of cargo/dis-embarkation of passenger and in case of a vessel which arrives in ballast for breaking, the period of waiting in the river mooring, dock mooring or in any berth including ship breaking berth till the day on which KOPT grant specific permission for ship breaking of the vessel or the day on which the vessel is placed at the nominated ship breaking berth; whichever is later.

- S.17.10. The Ship Breaking charges calculated on the LDT declared at the time of obtaining permission shall be paid in advance before commencement of the ship breaking. Additional charges, if any shall be paid immediately on raising of the bills.
- S.17.11. Taxes, Duties, etc. as may be levied by the State or Central Govt. or any legal/Statutory Authority from time to time, shall be have to be paid extra.
- S.17.12. Ship Breakers shall be granted a rebate at the following rates on the rate specified at S.17.1 for undertaking ship breaking at KOPT-

Upto 10000 LDT per annum	Nil
10001 to 25000 LDT per annum	5%
25001 to 40000 LDT per annum	10%
Above 40000 LDT per annum	15%

#### PART-V CHARGES FOR DRY DOCKS

**S.18. Dry Dock Charges.**

**S.18.1. Charges for Docking & Undocking.**

Size of vessel	1 & 2 N. S. Dry Dock		1 & 2 K.P. Dry Dock		3 K. P. Dry Dock	
	Foreign going vessel	Coastal vessel	Foreign going vessel	Coastal vessel	Foreign going vessel	Coastal vessel
	US Dollar	Rupees	US Dollar	Rupees	US Dollar	Rupees
Upto 1000 GRT	3000	80316	3000	80316	3000	80316
Above 1000 GRT	3000+ 700 for every additional 1000 GRT or part thereof subject to maximum of 8000 only	80316+ 15000 for every additional 1000 GRT or part thereof subject to maximum of 257600 only	3000+ 700 for every additional 1000 GRT or part thereof subject to maximum of 7000 only	80316+ 15,000 for every additional 1000 GRT or part thereof subject to maximum of 225400 only	3000+ 700 for every additional 1000 GRT or part thereof subject to maximum of 5000 only	80316 + 15000 for every additional 1000 GRT or part thereof subject to maximum of 161000 only

**S.18.2 Dry Dock Hire charges.**

- i) During first 10 days of occupancy of vessel (per day or part thereof): -

Size of vessel	1 & 2 N. S. Dry Dock		1 & 2 K.P. Dry Dock		3 K. P. Dry Dock	
	Foreign going vessel	Coastal vessel	Foreign going vessel	Coastal vessel	Foreign going vessel	Coastal vessel
	US Dollar	Rupees	US Dollar	Rupees	US Dollar	Rupees
Upto 1000 GRT	1000	22000	900	21000	900	20000
1001 to 2000 GRT	1100	24000	1000	23000	900	21500
2001 to 3000 GRT	1200	26000	1100	25000	900	22000
3001 to 4000 GRT	1300	30000	1200	28000	900	22500
4001 to 5000 GRT	1400	34000	1300	31000	900	23000
5001 to 10000 GRT	1600	38000	1400	35000	900	24000
10001 & above	1800	42000	1500	39000	900	25000

- (ii) From 11<sup>th</sup> to 30<sup>th</sup> day of occupation: 125% of rates as stated in S.18.2 (i) for per day or part thereof.

- (iii) Beyond 30<sup>th</sup> days of occupation: 150% of rates as stated in S.18.2 (i) for per day or part thereof.

- S.18.3. In case of vessel requiring laying of special keel Block due to their configuration, extra rental charges at the following rates would be charged: -

(a)	2 days hire charge as specified at S.18.2(i)	For any change from standard layout.
(b)	5 days hire charge as specified at S.18.2(i)	For meeting specific requirement of Ship Owner/Agent/Charterer/Repairer booking the dry dock.

- S.18.4. Charges for each operation of re-docking or part of such activity is to be paid as per Docking & Undocking rates prescribed in S.18.1..

- S.18.5. Charges for removal or repositioning of each block:

For Foreign going Vessel	75 US Dollar
For Coastal Vessel	Rs.2000.00

- S.18.6. The period of vessel's occupation of a dry dock counts from the time the Caisson is placed in position after she enters the dry dock, upto the time she vacates the dry dock.

- S.18.7. In case a vessel is detained in No.2 N.S.Dry Dock owing to No.1 N.S.Dry Dock being occupied by another vessel, appropriate mooring hire charges as per S.21.1, Sl.No.1 shall be levied instead of usual dry dock hire charges for the period the vessel is so detained.

- S.18.8. When more than one vessel are using the same dry dock as a common operation facility a rebate of 25% of the rate specified under S.18.2 above shall be allowed for each vessel. This rebate shall also be applicable when a dry dock is shared with a KOPT vessel.

- S.18.9. Services of dry dock crane may be made available for repair and other work at the following rates: -

	Crane capacity	Foreign going vessel Rate per 8 hours shift	Other than Foreign going vessel Rate per 8 hours shift
1.	25 Tonne	150 US Dollar	Rs.3000.00
2.	7 Tonne	60 US Dollar	Rs.1606.00
3.	Upto 6 Tonne	30 US Dollar	Rs.803.00

- Note: - Crane facility is strictly as per availability and shall have no bearing on dry dock occupancy or hire charges.

- S.18.10. Vessel shall pay for the electricity supplied to it by the KOPT at actual.

- S.19. **Concession in Vessel related charges under Part VI of Scale of Rates**

- S.19.1 Vessel arriving only for Dry Docking shall pay Port Dues, Towage & Pilotage and Berth Hire/ Mooring Hire at 25 % of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates. However, for such vessel upto 1000 GRT, no Berth Hire/ Mooring Hire shall be levied for the first 20 days from the date of arrival at the berth, dock buoys, river mooring and river anchorages. Similarly no Pilotage shall be levied if the vessel upto 1000 GRT enters or leaves the port without requiring the services of river pilots in terms of the exemption granted under the provision of Section 31 of the Indian Ports Act, 1908.
- S.19.2 Vessel availing of Dry Dock facilities after cargo discharge/passenger disembarkation shall pay Berth Hire/ Mooring Hire at 25% of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates from the shift following the shift when the vessel is ready for Dry Docking.
- S.19.3 Shifting charge, if applicable for shifting of vessel shall be levied at 25% of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates

### P A R T - V I

#### VESSEL RELATED CHARGES FOR VESSEL ENGAGED IN FOREIGN TRADE & VESSEL ENGAGED IN COASTAL TRADE

#### S.20 Berth Hire

S.20.1 Berth hire on vessel at Dock berth/River side jetty shall be levied at the following rates: -

Sl.No.	Description of vessel	Rate per hour per GRT
1.	Vessel engaged in Foreign trade and except as specified at Sl. No. 4 (in US Currency)	0.25 Cents subject to a minimum of \$ 6 per hour
2.	Vessel engaged in Coastal trade other than those plying between Andaman and KOPT and except as specified at Sl. No. 4 (in Indian Currency)	Re. 0.038 subject to a minimum of Rs.90/- per hour
3..	Vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT (in Indian Currency)	Re. 0.027subject to a minimum of Rs.27/- per hour
4.	In case of Exhibition Vessel 50% of the rates specified at Sl. No. 1 & 2 above, as the case may be, shall be levied	

**Note:**

- i) If any vessel does not work against its booking for work on Holiday due to reasons not attributable to port, the Berth Hire for the shifts in which it does not work against such booking shall be levied at twice the rates specified at S.20.1.
- ii) Whenever, a vessel is double/triple banked with another Sea-going vessel occupying a berth, the vessel so double / triple banked will be charged at the rate of 50% of the Berth Hire charges specified above provided the vessel is in non-working condition.
- iii) For fishing trawler occupying barge jetty/anchorage jetty at HDC or any other riverside jetty or landing stage or moorings Rs.12.50 per hour shall be levied.
- iv) In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at KOPT or any other reasons attributable to the KOPT, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.

#### S.20.2 Priority / Ousting priority charges.

Charges for according 'Priority/Ousting Priority' berthing for vessels shall be levied at the following rates in addition to berth hire charges as per S.20.1 of the Scale of Rates.

**Priority Berthing:** A charge equivalent to 75% of berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth subject to a minimum of one day's berth hire charge.

**Ousting priority berthing:** A charge equivalent to 100% of berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth and shifting charges at the rates under S.23.9 for 'Shifting In' and 'Shifting Out' of the vessels ousted.

**Note:** The above charges shall not be leviable for the following categories: -

- i) Vessels carrying defence cargo, hired directly by Defence Authority (Defence Authority certifies to that extent).
  - ii) Defence vessels coming on goodwill visits.
  - iii) Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
  - iv) Any other vessel for which the Ministry of Shipping has granted special exemption.
  - v) The fee for according 'Priority/Ousting Priority' is not leviable on the vessels, which carry a specified cargo and are berthed at the berth reserved for handling that type of cargo as per general policy. However, whenever 'Priority'/Ousting Priority' is accorded to any vessel within the category of specified cargo or otherwise, the port shall collect the fee for according 'Priority'/Ousting Priority' as the case may be.
- The fee for according 'Priority/Ousting Priority' is leviable if an exclusive facility has been given on any berth to particular user. The fee shall also be leviable if any other vessel is berthed by according 'Priority/Ousting Priority' at a berth where exclusive facility has been given to a particular user.
- vi) The fee for according 'priority'/ousting priority' is not leviable on the vessels where though the necessary directions have been issued for according 'Priority/Ousting Priority', but on arrival such vessels are berthed in normal course on their turn.
  - vii) The fee for according 'Priority'/Ousting Priority' is not leviable on the vessels which are berthed at the berth leased on long term basis with the approval of the Government and are on account of lessee. However, the fee shall be leviable if any vessel on account of any other user is berthed at the leased berth by according 'Priority/Ousting Priority'.

## S.21 MOORING /ANCHORAGE

S.22.1 When vessel is moored/anchored at dock buoy/ river mooring or any other mooring/anchorage in KDS/HDC charges at the following rates shall be levied: -

Sl.No.	Description of vessel and place of occupancy.	Rate per GRT per hr. or part thereof for vessel engaged in foreign trade (in U.S currency)	Rate per GRT per hr. or part thereof for vessel engaged in coastal trade (in Rupees)
1.	Vessel moored at any dock buoy.	0.12 cents	Re.0.02
2.	Vessel moored at any river mooring/any other mooring	0.06 cents	Re.0.01
3.	Vessel anchored at any river anchorage or any other anchorage.	0.035 cents	Re.0.005

## S.22. Miscellaneous.

S.22.1 Charges shall be levied at the following rates for miscellaneous services to vessels.

Sl.No	SERVICE	Vessel engaged in foreign Trade (in US Dollars).	Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees).
1.	Hire of launch for special job on requisition.	100 per hour.	2600.00 per hour.
2.	Hire of Fire Float	1000 per day	26000.00 per day.
3.	Hire of Skin Diver/Gas Mask Diver	10 per hour	260.00 per hour.



4.	Hire of Dress Diver	200 per hour	5200.00 per hour.
5.	Additional labour deployed for diving related work	3 per man hour	75.00 per man hour
6.	Supply of fresh water: -		
	a) Through pipeline	5.60 per 1000 litres.	150 per 1000 litres.
	b) Through water barge	7 per 1000 litres.	187.00 per 1000 litres.
7.	Supply of electricity	0.25 per unit plus installation charge of 30	5.00 per unit plus installation charge of 500.00
8.	Additional charges on vessel carrying passengers.	-	5000.00 per complete voyage or 2500.00 for each leg.

S.22.2 Charges for cancellation of any requisition under S.22.1 (1 to 5) shall be levied at the rate of 10% of the charge applicable for the particular service.

S.22.3 Charges for treatment of ballast-water from P.O.L. tanker / other vessels handled at KOPT shall be levied at the following rates:

Capacity of the Vessel in GRT	Vessel engaged in Foreign Trade (in US Dollar)	Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees)
Vessel upto 5000 GRT	480.00 per vessel	12500.00 per vessel.
Vessel above 5000 GRT upto 20000 GRT.	900.00 per vessel.	23500.00 per vessel.
Vessel above 20000 GRT	4500.00 per vessel	117500.00 per vessel.

S.22.4 Charges for cancellation of any requisition under S.22.3 shall be levied at the rate of 20% of the charge applicable for the particular service.

#### S.23. Towage & Pilotage of Vessels.

S.23.1 Charges for piloting a vessel from Sand heads to any point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex either directly or via any other point during inward journey and back to Sandheads either direct or via any other point during outward journey shall be levied at the following rates: -

Sl. No	Vessel size	Rate per GRT	
		Vessel engaged in Foreign Trade (in US Dollar)	Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees)
1.	For GRT upto 30000		
	b) Coastal vessel plying between Andaman and KOPT only	-	Rs.11.33 per GRT subject to a minimum of Rs.11440/-
	b) Other vessels	64.35 cents subject to a minimum of 1400 dollars	Rs.11.88 per GRT subject to a minimum of Rs.26000/-
2.	For GRT above 30000 and upto GRT 60000		
	a) Coastal vessel plying between Andaman and KOPT only	-	Rs.3, 39,768/- + Rs.9.06 per GRT on 30001 to 60000 GRT
	b) Other vessels	19305 dollars + 51.48 cents per GRT on 30001 to 60000 GRT	Rs.3, 56,400/- + Rs.9.504 per GRT on 30001 to 60000 GRT
3.	For GRT above 60000 GRT		
	a) Coastal vessel plying between Andaman and KOPT only	-	Rs.6,11,523/- + per Rs.7.92 per GRT on GRT above 60000
	b) Other vessels	34749 dollars + 45.045 cents per GRT on GRT above 60000	Rs.6,41,520 + Rs.8.316 per GRT on GRT above 60000

- S.23.2 Vessel availing of pilotage from Sandheads to Virtual Jetty or Saugor/Haldia/Diamond Harbour Anchorage or Haldia Anchorage or any other river anchorage below Diamond Harbour and back only but not requiring pilotage to any other point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex shall be allowed a rebate of 25% in rate specified in S.23.1 above.
- S.23.3 Vessel availing of pilotage from Sandheads to Haldia Anchorage and back only but not requiring pilotage to any other point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex shall be allowed a rebate of 20% in pilotage rate specified in Section 23.1.
- S.23.4 50% of the rates at S.23.1 shall apply to inward or outward journey.
- S.23.5 Vessels which enters or leaves the port without requiring the services of River pilots in terms of dispensation granted by Director, Marine Dept. under the provision of Section 31 of the Indian Ports Act, 1908 shall be allowed a rebate of 30% of the above rates, including the minimum charge, for the inward or outward journey, as the case may be.
- S.23.6 In case of LASH vessels the above rates are inclusive of charge for berthing and fleeting of barges.
- S.23.7 For piloting a fishing trawler/ foreign barge/coastal barge including their towing tug/launch, if any, charges shall be levied @ 50% of the rates specified under S. 23.1 or S.23.4, as the case may be.
- S.23.8 When a vessel calls both at Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex in the same voyage, charge for inward journey shall be levied by the dock system where the vessel calls first and charge for outward journey shall be levied by the other dock system.
- S.23.9 For movement of vessels between HDC and Budge Budge/ Saugor/ Diamond Harbour / Roychowk or any point of KDS, which is not forming a part of inward or outward journey as stated in S.23.1, pilotage at the rate of 40% of the rates specified under S. 23.1 shall be levied for each movement by the dock system from where journey commences.
- S.23.10 **Shifting Charge**  
For shifting of vessel, other than for port convenience, charges shall be levied at the following rates: -

Sl. No.	Nature of Shifting	Rate per GRT for each shifting	
		Vessel engaged in Foreign Trade (in US Dollars)	Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees)
a)	Within KDS or within HDC only	10 cents subject to a minimum of 100 US dollar	2.50 subject to a minimum of Rs. 2500.00
b)	Between KDS and HDC	12 cents subject to a minimum of 120 US dollar	3.00 subject to a minimum of Rs. 3000.00

- Note:**
- In case of shifting of vessel from KDS to HDC or vice-versa or within KDS or HDC, charges shall be levied as specified above and each dock system shall levy 50% of the charge.
  - No charges shall be levied for shifting of vessel due to port convenience

**Port Convenience for the above purpose shall mean the following-**

- Shifting(s) of a double-banked ship to facilitate sailing and/or shifting of the ship alongside the berth.
- Shifting(s) of ship from one working berth to another location to accommodate ship having ousting priority as the shifting charges are borne by the other ship. The same would also be considered for 'Port Convenience' if the incoming ship is exempted from paying priority charge unless the ship in question was not idling at berth without doing any cargo handling operation.
- Shifting of ship from one working berth to other location to accommodate ship having MOU priority, unless the shifted ship also qualifies for priority under the same MOU under which the other ship was accorded priority.

- (iv) Shifting of a ship coming with MOU priority and allotted a different berth other than the berth covered by MOU, due to occupation of the MOU berth by other vessel (excepting vessel getting priority under the same MOU), from the allotted berth to the MOU berth.
- (v) Shifting of ship from one working berth to other location to accommodate ship having cargo priority. Cargo Priority means priority for berthing vessels carrying the specified cargo to be handled at the specific berth.
- (vi) Shifting(s) of a ship to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless the vessel shifts, another vessel cannot be berthed at the adjacent berth due to length or other similar technical restriction.
- (vii) Shifting(s) of a ship from one berth/location to another for undertaking dredging, repair & maintenance of berth or any other similar works of the port.
- (viii) Shifting(s) of ship from one berth/location to another for rearranging working ships' position to accommodate other ship in between.
- (ix) Shifting(s) of ship that cannot work due to inclement weather condition for placement of another workable ship in her place at Port's option.
- (x) Shifting(s) of a ship from berth to waiting location after completion of cargo work if the sailing cannot be done due to non-availability of suitable tide or due to Port's inability to provide Pilot, provided that the agent as per stipulation does the booking of Pilot.
- (xi) Shifting(s) of a waiting ship (including ships called on neaping priority, but excluding vessels on distress as per request of the agent) to a working berth.

S.23.11 If the booking of a pilot is cancelled by the Agent / Ship owner / Charterer less than 24 hours before the appointed time of hauling out from berth/buoy/river mooring/anchorage, a charge of 210 US dollars or Rs.5480/- per cancellation shall be levied on vessels engaged in Foreign Trade or Coastal Trade respectively. No cancellation charge for pilot booking shall be levied if sailing is cancelled due to non-availability of pilots/ tugs or for lock gate being out of commission or for any reasons attributable to Port.

S.23.12 For piloting a vessel undergoing trials, a charge of Rs.10000/- shall be levied for trials above and upto Garden Reach and Rs.25000/- per trial below Garden Reach.

S.23.13 For mother vessel doing lighterage operation at Sand heads an all-inclusive charge (including anchorage charge but except Port Dues as per Section 25) of 5 Cents per GRT in case of Foreign going vessel or Rs.1.34 per GRT in case of coastal vessel shall be levied. For daughter vessel proceeding to other port with cargo discharged at Sandhead from mother vessel, the aforesaid rate shall also apply.

S.23.14 The rates under S.23.1, S.23.4, S.23.9 & S.23.11 are inclusive of services of tugs/launches and mooring/unmooring of vessels and turning if necessary except when services of additional tugs or launches is provided against specific requisition of the Shipowner/Agent/Charterer.

S.23.15 For use of the Kolkata Port Trust tugs/despach vessel/survey vessel/anti pollution vessel etc., on requisition by the Shipowner/Agent/ Charterer, charges shall be levied at the following rates: -

Sl. No.	Description	Vessel engaged in Foreign Trade rate (in US dollars)	Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees)
( i )	Vessel not exceeding 1,000 IHP	200 dollars per hour subject to a minimum of 600 dollars per operation.	5200.00 per hour subject to a minimum of 15600.00 per operation.
( ii )	Vessel exceeding 1,000 IHP	250 dollars per hour subject to a minimum of 750 dollars per operation.	6500.00 per hour subject to a minimum of 19500.00 per operation.

**Note:** The period shall be counted from the time the vessel leaves for the operation till it comes back or deployed for another work, whichever is earlier.

S.23.16 An additional charge of 25% shall be levied when Kolkata Port Trust tug/vessel is deployed for salvage operation.

S.23.17 Ship owners/Agent of vessels shall be required to pay the actual Insurance premium plus 20% whenever Kolkata Port Trust tug/vessel is deployed on requisition for towage assistance/salvage operation. In such cases claims for damages shall not be made against the hirer in case of accident.

S.24. **Port Dues.**

S.24.1 Port dues shall be levied on Sea going vessels entering the Port of Kolkata at the following rates: -

Sl. No	Description of vessel	Rate per GRT	Frequency of payment in respect of the same vessel.
i)	Vessel engaged in Foreign trade (in US Currency)	30 Cents	This due is payable on each entry into the port.
ii)	Vessels engaged in Coastal trade other than those plying between Andaman and KOPT. (in Indian Currency)	Rs. 8.03	This due is payable on each entry into the port.
iii)	Vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT (in Indian Currency)	Rs. 4.64	This due is payable on each entry into the port.
iv)	Vessel entering in ballast and not carrying Passengers.	75% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above.	This due is payable on each entry into the Port.
v)	Vessel entering for but not discharging or taking any cargo or Passenger therein (with the exception of such unshipment and/or re-shipment as may be necessary for purposes of repair)	50% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above.	This due is payable on each entry into the Port.
vi)	Vessels attending at Sandheads for lighterage operation.	25% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above.	This due is payable on each entry into the port.

**Note: -**

- i) For 'Oil tankers' with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its international Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levy of Port dues.
- ii) LASH Vessel making a "Second Call" to pick up empty LASH barges shall not be charged any Port dues.
- iii) In case of vessel visiting both KDS and HDC 50% of the applicable port dues shall be payable both at KDS and HDC.

**P A R T - VII****VESSEL RELATED CHARGES FOR INLAND VESSEL AND NON- PROPELLED VESSEL**

- S.25 The rates under this chapter shall apply to –
- All Inland Vessel and Non- propelled vessel (excluding vessel classified as foreign/coastal).
  - All barges/boats/flats/ motor launches working at Virtual Jetty/Saugor (excluding vessel classified as foreign/coastal)..

**S 26 Stayal Charge on vessels**

- S 26.1 Stayal charge shall be levied on vessels at the following rates for occupying berth/ jetty/dock buoy/or any other point at Kidderpore Dock-I, Kidderpore Dock-II, Netaji Subhas Dock, Budge Budge Oil jetty, Haldia Oil Jetty, Haldia Docks-

Sl. No.	Period	Rate In Rupees
1	<b>On vessel of less than 200 tonnes</b>	
	i) Upto 10 days from the date of entry	25.00 per vessel per day or part thereof.
	ii) 11 <sup>th</sup> to 20 <sup>th</sup> day	50.00 per vessel per day or part thereof.
	iii) 21 <sup>st</sup> day onwards	150.00 per vessel per day or part thereof.
2	<b>On vessel of 200 tonnes and above</b>	0.60 per tonne per day or part thereof

- S.26.2 Stayal charge shall be levied at the following rates on vessels for occupying declared riverside JVW of KOPT-

Sl. No.	Description	Rate in Rupees.
1.	<b>On Non-propelled vessel</b>	
	i) Upto 4 tonne capacity	15.00 per vessel per day or part thereof.
	ii) Above 4 tonne capacity	40.00 per vessel per day or part thereof.
2.	<b>On propelled vessel</b>	70.00 per vessel per day or part thereof

- S.26.3 Stayal charge shall be levied on vessels other than Tourist/Ferry launch @ Rs. 25/- per day for occupying any other riverside jetty/river mooring/riverside landing stage belonging to KOPT.

- S.26.4 Tourist/Ferry launch using riverside jetty belonging to KOPT shall be charged Rs.150/- per visit per day.

**S 27 Dock Toll**

- S 27.1 Dock Toll charge shall be levied at the following rates on the vessels for entry inside the impounded docks.

Sl. No	Capacity	Rates in Rupees
1.	Upto 15 tonnes	200.00 per vessel per entry
2.	Above 15 tonnes	9.00 per tonne, subject to a minimum of 200.00 per vessel and maximum of Rs. 4000.00.

**S.28. Miscellaneous Charges on Non-propelled Vessel**

- S.28.1 Registration fees shall be levied @ Rs.85/- per tonne, subject to a minimum of Rs.500/- and maximum of Rs. 10,000/- per craft.
- S.28.2 Annual licence fee shall be levied @ Rs.15/- per tonne, subject to a minimum of Rs.300/- and maximum of Rs. 10,000/- per craft.
- S.28.3 Charges for extension of annual license shall be levied @ 25% of the annual licence fees per month.

S.28.4 Other charges on non-propelled vessel shall be levied at the following rates: -

Sl. No.	Services	Rate in Rupees.
1.	Majhi licence/licence plate for passenger craft/duplicate licence.	100.00 per issue
2.	Endorsement of change of ownership on certificate of Registry & Licence.	500.00 per issue
3.	Issue of duplicate certificate of Registry	300.00 per issue
4.	Fees for Surveying at owner's workshop: -	
	a) Within port limit	Rs. 15/- per tonne subject to a minimum of Rs. 500/- & maximum of Rs. 1000/- per visit
	b) Outside port limit	Rs. 30/- per tonne subject to a minimum of Rs.2000/- and maximum of Rs.5000/- per visit
5.	Fees for Special inspection and issuance of certificate	
	i) Inspection if carried out within Port limit	
	a) For plying upto Haldia	1000.00
	b) For carrying explosives	1000.00
	ii) Inspection if carried out outside Port limit	
	a) For plying upto Haldia	5000.00
	b) For carrying explosives	5000.00
6.	Fees for scrutiny and approval of drawing and plans for new construction.	2000.00 per craft
7.	Fee for Inspection during construction/ reconstruction by the process of cannibalisation or for providing technical advice.	
	i) Within Port limit	
	a) Wooden/non-metallic boat	500.00
	b) Steel / metallic boat	1000.00
	ii) Outside Port limit	
	a) Wooden/non-metallic boat	2000.00
	b) Steel / metallic boat	5000.00
8.	Supply of Manjhi Book	25.00 per copy
9.	Supply of instruction book for guidance and rules of construction/re-construction and survey.	200.00 per copy
10.	Charges for Re-registration	
	a) Wooden/non-metallic boat	300.00 per craft
	b) Steel / metallic boat	1000.00 per craft

**Note:** If the Special Inspection Survey and the Annual licensing survey are carried out on the same date, Survey fees for annual licensing survey will not be applicable.

S.28.5 Penalty for non-renewal of licence as per Rule 83 (2) of Kolkata Port Rules, 1994 shall be levied at double the rate of annual licence fee (for the expired period) from the date of expiry of the licence, subject to minimum of 1 month charge.

- S.29 Towage & Pilotage for inland vessels and non-propelled crafts**
- S.29.1** If a vessel requires services of port for towage & pilotage, 50% of the rates specified at S.24.1 for coastal vessel (other than for Andaman) shall be levied. Similarly for shifting also, where port provides services, 50% of the rates specified at S.24.9 for coastal vessel shall be levied.
- S.29.2** If a vessel does not require the services of port as mentioned at S.30.1, Dock Toll charge as specified at section S.28.1 shall be levied.
- S.29.3** If any vessel covered under this Part of the Scale of Rates avails any of the services for which no rate has been specified in this Part, the rate applicable for coastal vessel shall apply.

**Note for Part-VII of this of Scale of Rates**

Tonne in respect of vessel under this Part of Scale of Rates shall mean Registered Tonne or Gross Registered Tonne of the vessel unless otherwise specified. In cases, where Registered Tonne or Gross Registered Tonne is not available and only measurement in Cubic Metre is available, for the purpose of realisation of charges conversion factor shall be 1 Cu. Mt. = 0.36 Register Tonne.

**P A R T - VIII**

**SLIPWAY HIRE CHARGES**

- S.30. Slipway hire charges**
- S.30.1** Charges for hire of slipways with back up adjacent land at North Workshop Complex shall be levied at the following rates: -

<u>Period</u>		<u>Rate in Rupees per day</u>		
		<u>Slipway No. 1</u>	<u>Slipway No. 2</u>	<u>Slipway No. 3</u>
1	1 <sup>st</sup> to 10 <sup>th</sup> day	1800.00	1050.00	1175.00
2	11 <sup>th</sup> day onwards	1700.00	1000.00	1125.00

- S.30.2** Charges for hire of slipways without back up adjacent land at North Workshop Complex shall be levied at the following rates: -

<u>Period</u>		<u>Rate in Rupees per day</u>		
		<u>Slipway No. 1</u>	<u>Slipway No. 2</u>	<u>Slipway No. 3</u>
1	1 <sup>st</sup> to 10 <sup>th</sup> day	1425.00	700.00	750.00
2	11 <sup>th</sup> day onwards	1350.00	675.00	700.00

**Note:** All other charges including electricity and water shall be realised as per Scale of Rates.

.....